

Közlekedés- tudományi szemle

12.

2000

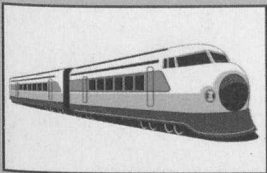
december

L.

évfolyam

2000 -12- 28

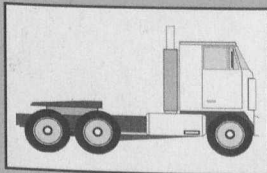
Igazgató



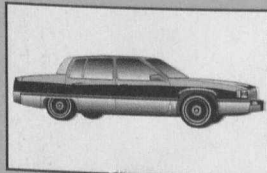
A külföldi járművek szerepe közútjaink közlekedésbiztonságának alakulásában



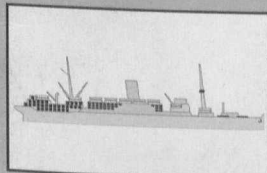
A Krakkó–Kassa–Miskolc–Nagyvárad útirány vizsgálata a vasúti forgalomban



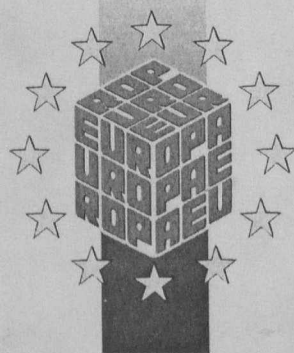
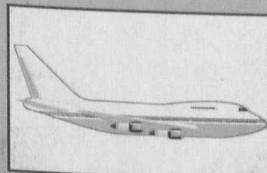
Tájékoztató a MÁV Rt. időszerű feladatairól, eredményeiről



EU-MELLÉKLET



A magyar vasutak revitalizációs stratégiájának EU-konform logikai kerete, alapelemei és alapelvei



A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET SZAKLAPJA

A lap megjelenését támogatják:

ÉPÍTÉSI FEJLŐDÉSÉRT ALAPÍTVÁNY, GySEV,
KÖZLEKEDÉSI FŐFELÜGYELET, KÖZLEKEDÉSI
MÚZEUM, KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET,
LÉGIKÖZLEKEDÉSI ÉS REPÜLŐTÉRI
IGAZGATÓSÁG, MAHART, MÁV (fő támogató),
MTESZ., PRO RENOVANDA CULTURA
HUNGARIAE ALAPÍTVÁNY, UVATERV,
VOLÁN vállalatok közül: ALBA, BAKONY,
BALATON, BÁCS, BORSOD, GEMENC, HAJDU,
HATVANI, JÁSZKUN, KAPOS, KISALFÖLD,
KÖRÖS, KUNSAG, MÁTRA, NÓGRÁD, PANNON,
SOMLÓ, SZABOLCS, TISZA, VASI, VÉRTES, ZALA,
VOLÁNBUSZ, VOLÁNCAMION, VOLÁN-TEFU RT.

Megjelenik havonta

Szerkesztőbizottság:

PÁL JÓZSEF elnök

DR. IVÁNY ÁRPÁD főszerkesztő

HÜTTL PÁL szerkesztő

A szerkesztőbizottság tagjai:

Arva Kálmán, Benczédi Mihályné, Bretz Gyula,
Dr. Berényi János, Dr. Czére Béla, Dr. Csizmadia Éva,
Domokos Lajos, Ecsedy Gábor, Erdei Tamás,
Kalmár Béla, Dr. Kerkápoly Endre, Kiss András,
Kovács Péter, Dr. Menich Péter, Dr. Rixer Attila,
Tánczos Lászlóné dr., Dr. Tóth László

A szerkesztőség címe:

1146 Budapest, Városligeti krt. 11. Tel.: 343-0565

Kiadja a Közlekedési Dokumentációs Kft.

1074 Budapest, Csengery u. 15.

Igazgató: Nagy Zoltán

Terjeszti a Magyar Posta Rt. Előfizethető a
hírlapkézbesítőknél és a Hírlapelőfizetési Irodában
(Budapest, XIII. Lehel u. 10/a. levélcím: HELIR,
Budapest 1900), ezen kívül Budapesten a Magyar
Posta Rt. Levél és Hírlapüzletági Igazgatósága kerületi
ügyfélszolgálati irodáin, vidéken a postahivatalokban.

Egy szám ára 150,- Ft, egy évre 1800,- Ft.

Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat
1389 Bp., Pf. 149.

Nyomdai előkészítés és kivitelezés:

KÖZDOK Kft. Digitális Nyomdaüzeme

1074 Budapest, Hársfa u. 51. Tel.: 478-0305

E-mail: ifjnagy@elender.hu

Igazgató: Nagy Zoltán

Tördelőszerkesztő: ifj. Nagy Zoltán

Publishing House of International Organisation of

Journalist INTERPRESS,

H-1075 Budapest, Károly krt. 11.

Phone: (36-1) 122-1271 Tx: IPKH. 22-5080

HUNGEXPO Advertising Agency,

H-1441 Budapest, P.O.Box 44.

Phone: (36-1) 122-5008, Tx: 22-4525 bexpo

MH-Advertising,

H-1818 Budapest

Phone: (36-1) 118-3640, Tx: mahir 22-5341

ISSN 0023 4362

<i>Antal István–Antoni Zolt:</i> A külföldi járművek szerepe közútjaink közlekedésbiztonságának alakulásában	441
A szerzők vizsgálatot folytattak, hogy a külföldi járművek által okozott balesetek részaránya miként alakul az összes balesetekhez viszonyítva. A cikkben a vizsgálat eredményeit mutatják be. Elemzik azt is, hogy melyek azok az utak, amelyekben gyakrabban fordulnak elő balesetek, és ezek milyen okokra vezethetők vissza. Elemzésük alapján javaslatot tesznek, hogy miként lehetséges ezek okok kiküszöbölése illetve csökkentése	
<i>Köller László:</i> A Krakkó–Kassa–Miskolc–Nagyvárad útirány vizsgálata a vasúti forgalomban.....	448
A szerző ismerteti Lengyelországon, Szlovákián, Magyarországon, Románián keresztülfutó IX. páneurópai korridor vasútfejlesztési elképzeléseket.	
Tájékoztató a MÁV Rt. időszerű feladatairól, eredményeiről	453
EU-melléklet	
<i>Dr. Rixer Attila:</i> A hazai vasúti közlekedési koncepció európai jövőkép- és stratégiaelemei (II. rész).....	458
A szerző a címben említett cikksorozat ezen részében a magyar vasutak revitalizációs stratégiájának EU-konform logikai keretét, alap-elemeit és alapelveit ismerteti	

Szerzőink:

Antal István okleveles útépitő és fenntartó mérnök, okleveles építőmérnök, okleveles gazdasági mérnök, a ROADTECH Kft. ügyvezető igazgatója; *Antoni Zolt* okleveles közlekedésmérnök, a ROADTECH Kft. tudományos munkatársa; *Köller László* okleveles közlekedési mérnök, a MÁV Rt. Vezérgazgatóság Fejlesztési és Beruházási Főosztály Fejlesztési osztályvezetője; *Dr. Rixer Attila* okleveles gépész- és gazdasági mérnök, a közgazdaságtan kandidátusa, főiskolai tanár, Széchenyi István Főiskola Közlekedési Tanszék.

A lap egyes számai megvásárolhatók

a Közlekedési Múzeumban

Cím: 1146 Bp., Városligeti krt. 11.

valamint a

KÖZDOK Misztótfalusi Könyvesboltjában

1074 Budapest, Hársfa u. 51.

Tel.: 322-7697, fax: 322-1080

Antal István–Antoni Zsolt

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

A külföldi járművek szerepe

közútjaink közlekedésbiztonságának alakulásában

Előzetes megjegyzés

A szerzők eredményeiket színkóddal és vonalvastagsággal jelölt (kódolt) térképeken ábrázolták, amely térképek számítógépi úton készültek, és tárolhatók is. Tisztában vagyunk azzal, hogy ezeknek a térképeknek fekete-fehér nyomdatechnikával történő megjelenítése nehezen élvezhető térképi nyomtatásokat eredményez. Mégis azért vállaljuk ennek következményeit, mert ezúton szeretnénk felkelteni a téma iránt érdeklődők figyelmét, egyúttal felajánlva azt is, hogy az eredeti térképek a szerzőknél hozzáférhetőek, akik egyúttal konzultációval is állnak a tisztelt érdeklődők rendelkezésére.

Bevezetés

A Magyarországra érkező külföldiek száma 1990-től kezdve évente 33–40 millió fő között van. 1993-ban volt a legnagyobb – több, mint 40 millió fő – azóta kissé csökkent ugyan, de 33–35 millió fő/év között látszik stabilizálódni. Ugyanebben az időszakban 10–12 millió külföldi jármű lépte át az országhatárt. Ez igen magas fogadott idegenforgalmat jelent, amely részben az országba irányuló kiránduló- és turistaforgalom, részben tranzitforgalom. *Az országot célzottan, turisztikai szándékkal felkereső külföldiek számát tekintve a világon az 5–7. helyet foglaljuk el.* Csupán a klasszikusan nagy turistaforgalmat lebonyolító tengerparttal rendelkező országok (például: Franciaország) előz meg bennünket.

Ennek a nagy idegenforgalomnak egyrészt örülnünk kell, mert azt igazolja, hogy Magyarország a külföldiek szemében vonzó, elfogadhatóan biztonságos ország, megfelelő a vendégbarátság, és kielégítő az idegenforgalmi fogadás színvonala. A turistaforgalom számára vonzó ország a befektetők számára is vonzó lehet, és ez alapvetően fontos az Európai Unióhoz csatlakozni kívánó ország számára. Másrészt viszont tudomásul kell vennünk azt, hogy ilyen nagy külföldi forgalom hátrányokat is jelent, és kötelezettségeket is ró az országra. A külföldiek járműveikkel rongálják útjainkat, szennyezik a levegőt, szemetelnek, és közlekedési baleseteket okoznak.

A közelmúltban elkészült Magyarország főúthálózatának relatív baleseti mutatói című (3. ábra) térképi feldolgozás (ábrázolás) egyértelműen bemutatja, hogy az országhatárokhoz közeli utak fokozottabban balesetveszélyesek, mint az úthálózat többi útjai. Az átlagnál nagyobb a baleseti veszélyeztetettség a közúti határátelőhelyekhez vezető utakon. Ebből az a következtetés adódik, hogy a külföldi járművek forgalmának – amelyet pontosan ismerünk – kell, hogy szerepe legyen a balesetek ilyen alakulásában. Ugyanakkor nemcsak a külföldi rendszámú járművek okoznak többletbaleseteket magyarországi útjaik során, hanem az éppen külföldre utazó vagy hazatérő magyar járművek is, amelyek külföldre irányuló utazásuk során éppen az általuk nem vagy csak alig ismert útvonalon haladva az

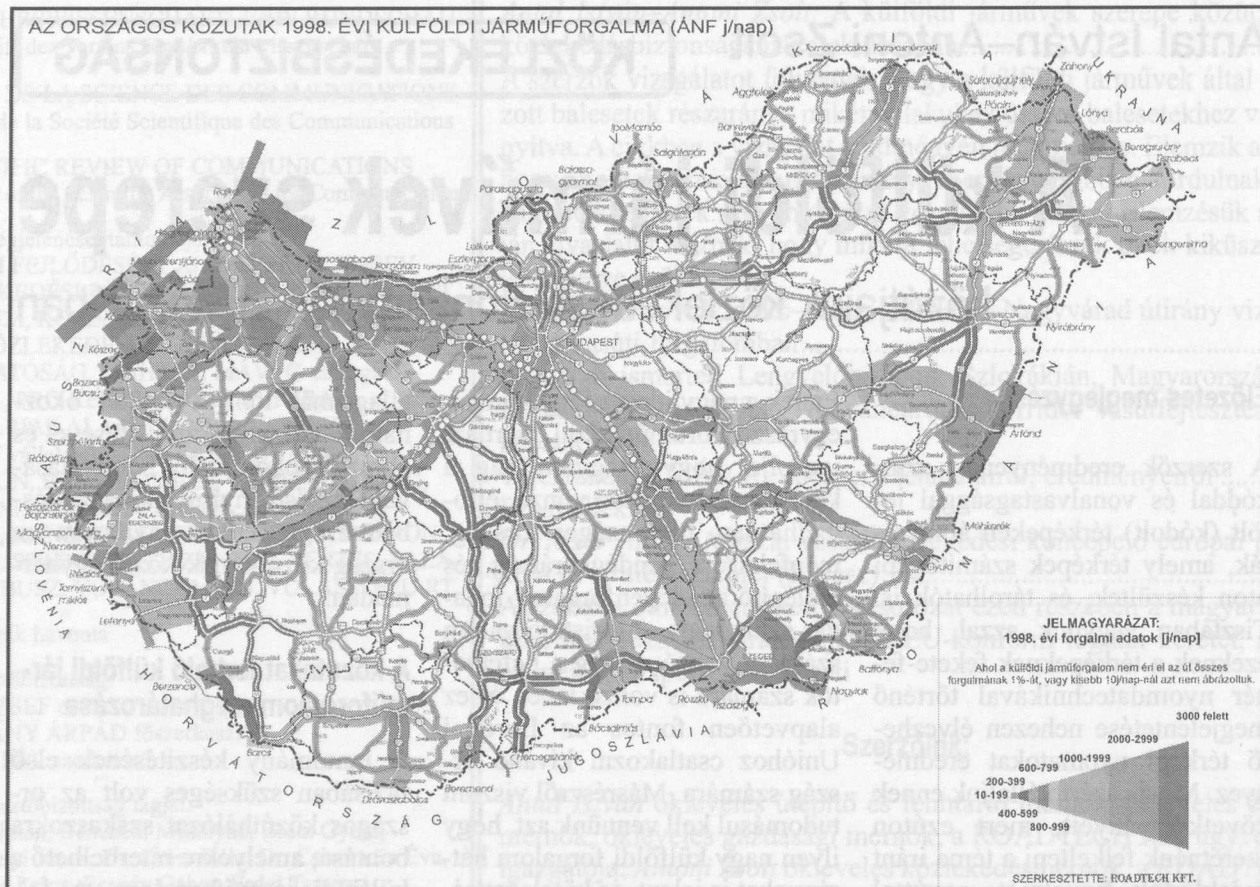
átlagosnál több balesetet okoznak. Ennek számszerűsítésével és ábrázolásokon való bemutatásával lehetőség nyílik a közlekedésbiztonsági helyzet javítására az ország közútjainak közel egyharmadán.

A közutakat terhelő külföldi járműforgalom meghatározása

A tanulmány készítésének első fázisában szükséges volt az országos közúthálózat szakaszokra bontása, amelyekre ráterhelhető a külföldi járműforgalom. A felbontást az országos közutak kereszteszeleinek szelvényei adták, majd az így meghatározott szakaszokra terheljük rá a határokon készült célforgalmi felvételek eredményeit. Ezen adatokból született meg az 1. ábra.

A térképen nem ábrázoltuk azokat a terhelési adatokat, ahol az átlagos napi járműforgalom nem érte el az öt összes forgalmának 1%-át, illetve ahol kisebb 10 jármű/napnál. A térkép szerkesztése során arra törekedtünk, hogy minél könnyebben áttekinthető, a forgalomlefolys pedig követhető legyen, ezért a forgalomnagyságot a színskála és a vonalvastagság függvényében tüntettük fel (lásd az előzetes megjegyzést).

Az 1. ábrán megfigyelhető, hogy az ország észak-nyugati részén nagyságrenddel nagyobb a külföldi forgalom, mint az ország más részein, továbbá, hogy az észak-nyugat-dél-keleti vonal mennyire dominánsan jelenik meg. 3000 jármű/nap feletti átlagos napi forgalom három határátelőhelyen jelentkezik, mégpedig



1. ábra

Hegyeshalomnál, Sopronnál és Ártándnál.

Szembetűnő továbbá, hogy Dél-Dunántúl egyes megyéiben (Fejér Megye déli része, Somogy Megye déli része, Tolna) szinte alig jelennek meg a külföldiek, és hasonló a helyzet az ország északkeleti régiójában is (Borsod, Heves, Nógrád). Érdeemes megfigyelni az ukrán-magyar határszakaszon megjelenő külföldi járműforgalmat, amelynek jellemzője, hogy a járművek többsége Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyében marad, leginkább azt mondhatjuk, hogy az itt belépő járművek csak az első nagyobb városig jönnek. Ugyanez a jelenség figyelhető meg Baranya Megyében a horvát-magyar határszakaszon.

Az 1. ábra elkészítését követően kíváncsiak voltunk, hogy mennyiben figyelhető meg ezek a megállapítások azon a térképen, ahol a külföldi tehergépjármű forgalmat ábrázoljuk, és így láthatóak a több tranzitútvonalak is (2. ábra).

Az országos főúthálózat 1998.

évi külföldi tehergépjármű-forgalma (ÁNF tehergépkocsi/nap)

A 2. ábrán hasonlóan, mint az összes külföldi járművet ábrázoló 1. ábrán megfigyelhető az északnyugat-dél-keleti vonal, illetve ezen érintett megyék útjain a külföldi tehergépjármű-forgalom magas értéke. Viszont az ezen kívül eső térségeknél elenyésző a tehergépjármű-forgalom, némely főúton meg sem jelenik, ellentétben a magas személygépjármű-forgalommal.

Külföldi járművek által okozott balesetek vizsgálata

A 3. ábra az összes jármű által okozott relatív baleseti mutatót ábrázolja az 1994-97. évek átlagában. Ezen a térképen az látható, hogy az ország határközelí útjain magasabb értékkel jelenik meg a relatív baleseti mutató. Ennek lehetséges okai a külföldi vezetők esetleges hibái lehetnek, amelyek vizsgálata, a témaművelés egyik fontos célkitűzése volt.

A külföldi járművek által okozott balesetek vizsgálatának első lépéseként a balesetek számát és azok kimenetelét kívántuk áttekinthetőbb formára hozni, ez alapján készült el a 4. ábra. Fontos megjegyzés, hogy baleseteket a térképen a már említett szakaszokra vonatkozóan ábrázoltuk és nem az adott szelvényekre.

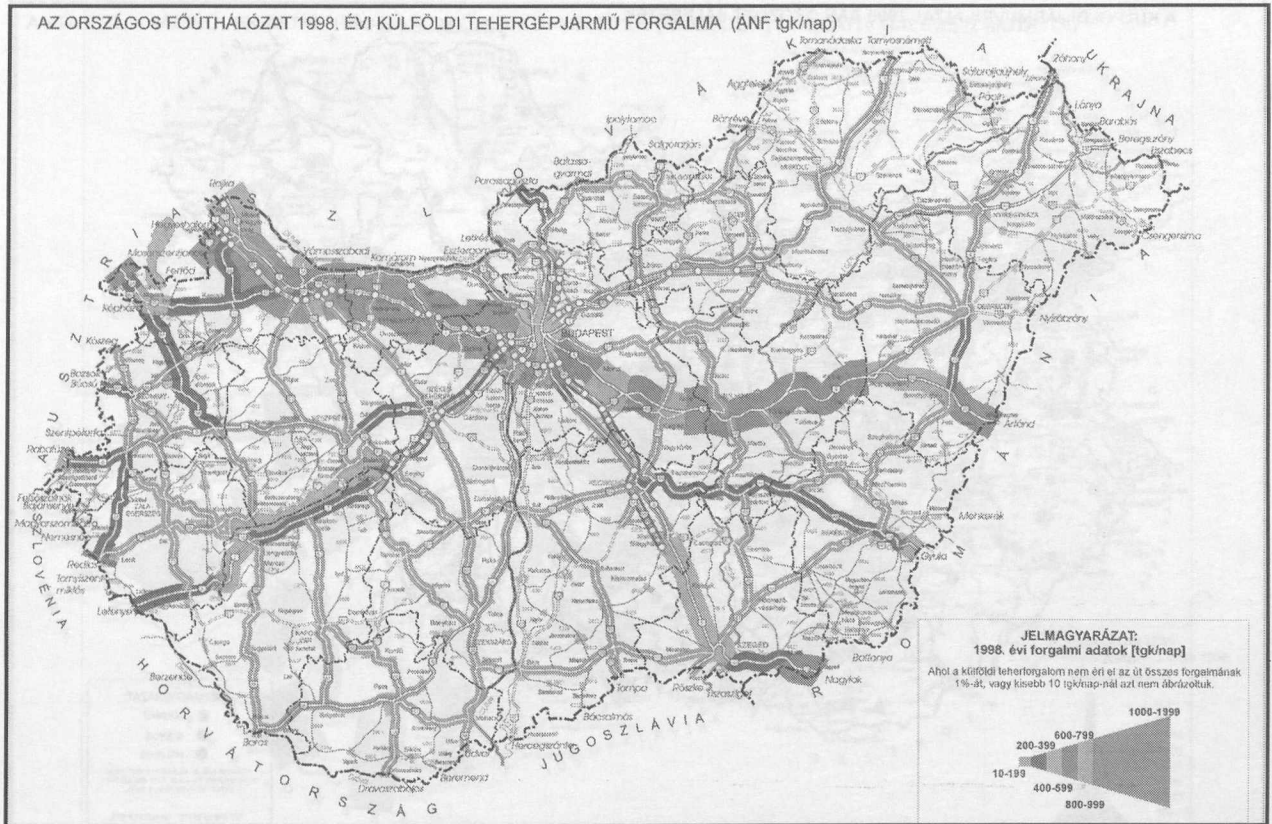
A balesetek minősítése kimenetel szerint:

– halálos kimenetelű az a baleset, amelynél legalább egy személy a baleset időpontjától számított 30 napon belül a baleset következményeként meghal;

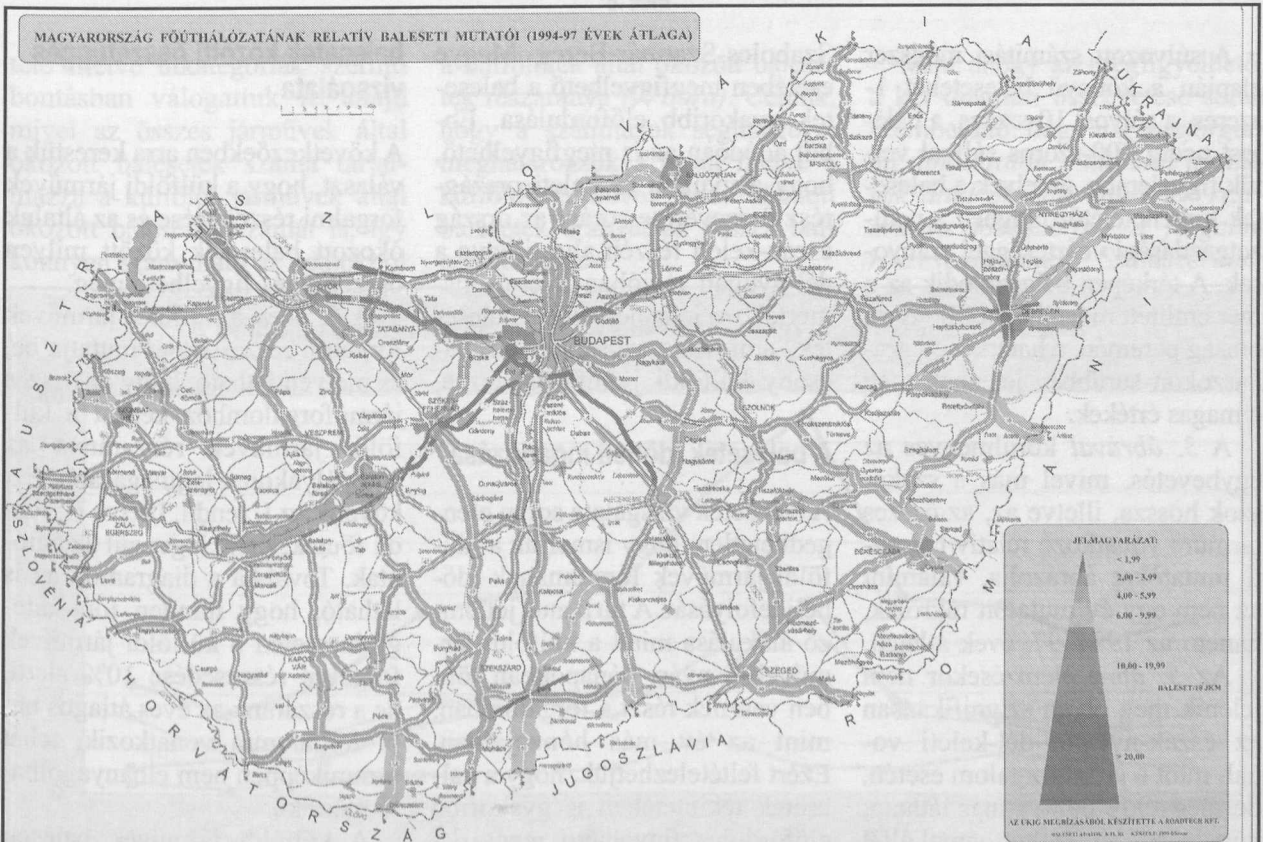
– súlyos sérüléssel az a baleset, amelynél legalább egy személy súlyosan megsérül, súlyos sérülések a 8 napon túl gyógyuló sérülések;

– könnyű sérüléssel az a baleset, amelynél egy személy könnyen megsérül, könnyű sérülések a 8 napon belül gyógyuló sérülések.

Visszatérve a 4. ábrára egy egy-



2. ábra

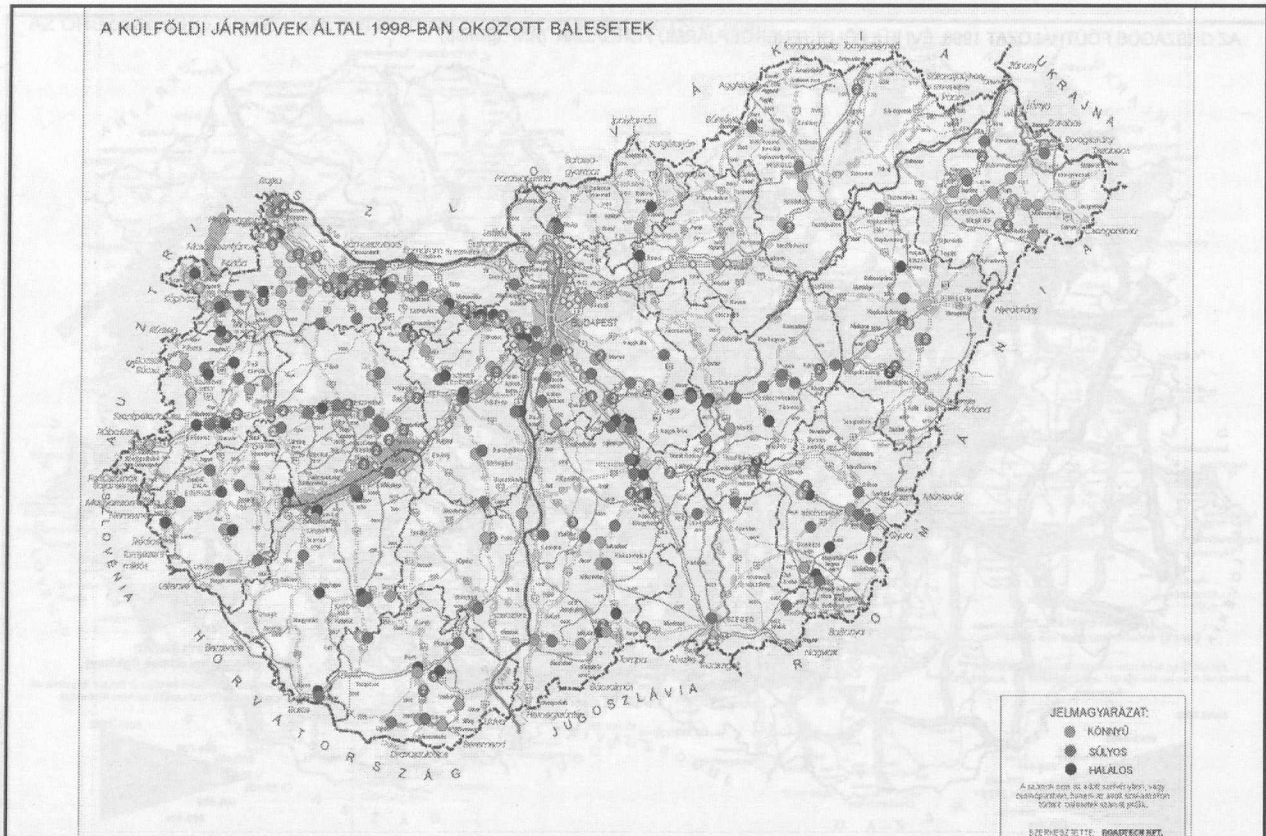


3. ábra

szerű és magától értetődő következtetés vonható le, vagyis, ahol a forgalom magasabb értéket képvisel,

ott természetesen a balesetek előfordulása is gyakoribb. Ezt a megállapítást alátámasztja

az 5. ábra is, amely a külföldi járművek által okozott balesetek relatív mutatóit ábrázolja.



4. ábra

A súlyozott számítási módszer alapján a könnyű baleseteket 1-szeres, a súlyost 10-szeres, a halálos pedig 100-szoros súllyal vettük figyelembe, amelyek a balesetek kimenetelétől függően a nemzetgazdasági veszteséggel arányosak. A térképen beigazolódnak az a már említett megállapítás, hogy az ország peremén, a határközeli szakaszokon sűrűbben jelennek meg a magas értékek.

A 3. ábrával körülményes az egybevetés, mivel más a szakaszok hossza, illetve az, az összes járműre vonatkozó relatív baleseti mutatókat ábrázolja, valamint az nem egy év mutatóit tükrözik, hanem az 1994–97. évek átlagát.

Az 5. ábra elemzésekor nem jelenik meg olyan szignifikánsan az észak-nyugati–dél-keleti vonal, mint a járműforgalom esetén, de megyékre bontva már látható, hogy az előbb említett vonal által érintett megyéknél viszont a magasabb relatív baleseti mutató a jellemző, valamint az ezen kívül eső megyék közül Baranya és

Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye esetében megfigyelhető a balesetek gyakoribb előfordulása. Ebből adódóan az is megfigyelhető, hogy a nyugati és keleti országrész összevetése során, az ország észak-keleti részén alig, illetve a dél-nyugati régióban is csak kissé mértékben jelennek meg a balesetek, ami visszavezethető az alacsony külföldi járműforgalomra.

A balesetek időbeli ingadozása

A balesetek vizsgálata során elengedhetetlen, hogy ismerjük a külföldi járművek forgalmának időbeli lefolyását. A turizmus jellemző alakulása miatt a külföldi járművek a nyári hónapokban többen vesznek részt a forgalomban, mint az év más hónapjaiban. Ezért feltételezhetjük, hogy a balesetek tekintetében is gyakoribb előfordulás figyelhető meg. Ezt igazolja a 6. és 7. ábra.

A külföldi járművek forgalmi részesedése és az általuk okozott

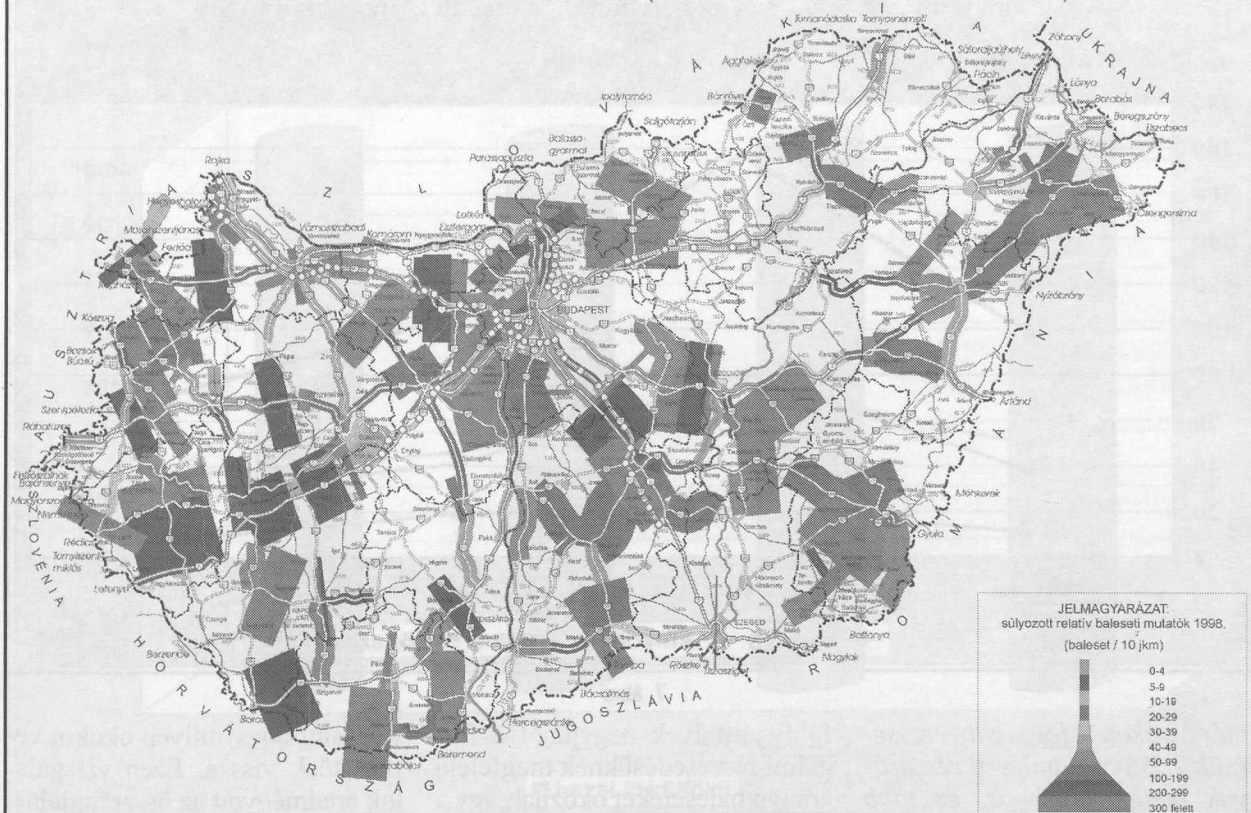
balesetek közötti összefüggés vizsgálata

A következőkben arra kerestük a választ, hogy a külföldi járművek forgalmi részesedése és az általuk okozott balesetek között milyen összefüggés figyelhető meg.

A 8. ábra a külföldi járművek forgalmi részesedését mutatja be, és melyen látható, hogy az összes járműforgalomhoz képest a külföldi járművek részaránya az autópályákon a legmagasabb. Ezt követik az I. rendű, illetve II. rendű főutak, majd legvégül az autótutak. Továbbá a diagramon az is látható, hogy minden főút-kategória esetén a külföldi járművek forgalmi részesedése 10% alatti, de a részarány az éves átlagos napi forgalomra vonatkozik, tehát semmiképpen nem elhanyagolható mértékű.

A külföldi járművek baleseti részesedését a következő módon határoztuk meg. Mind az összes, mind pedig a külföldi járművek által okozott baleseteket kimene-

A KÜLFÖLDI JÁRMŰVEK ÁLTAL 1998-BAN OKOZOTT BALESETEK (SÜLYOZOTT RELATÍV BALESETI MUTATÓI)



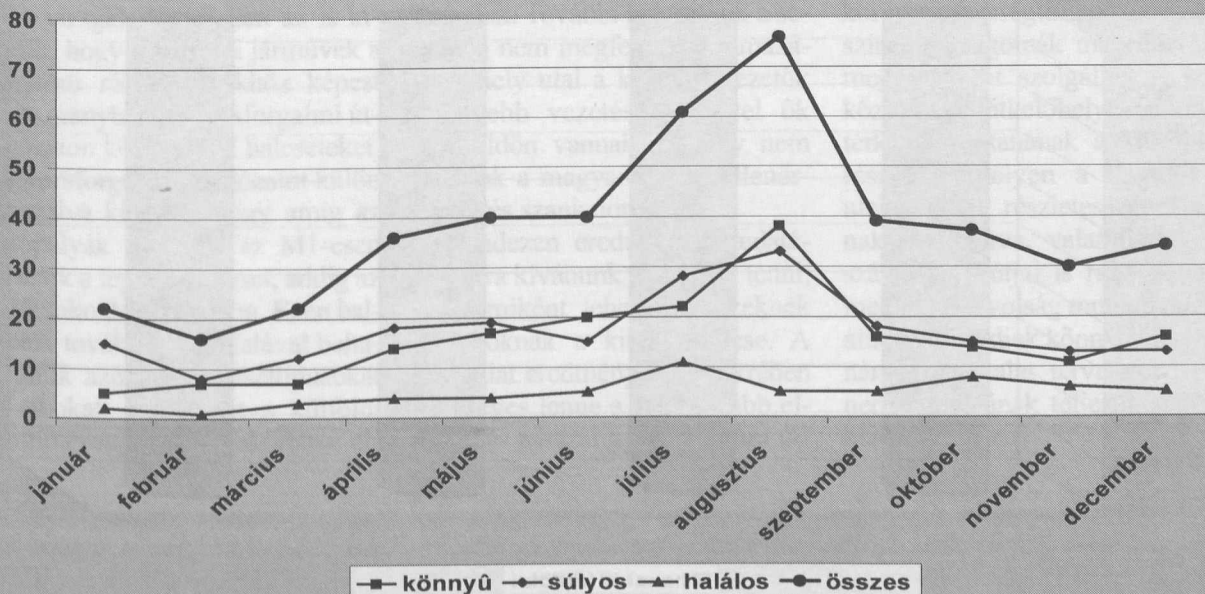
5. ábra

tele illetve útkategóriák szerinti bontásban válogattuk le, majd mivel az összes járművek által okozott balesetek száma tartalmazza a külföldi járművek által okozott balesetek számát is, így könnyen számítható az adatokból

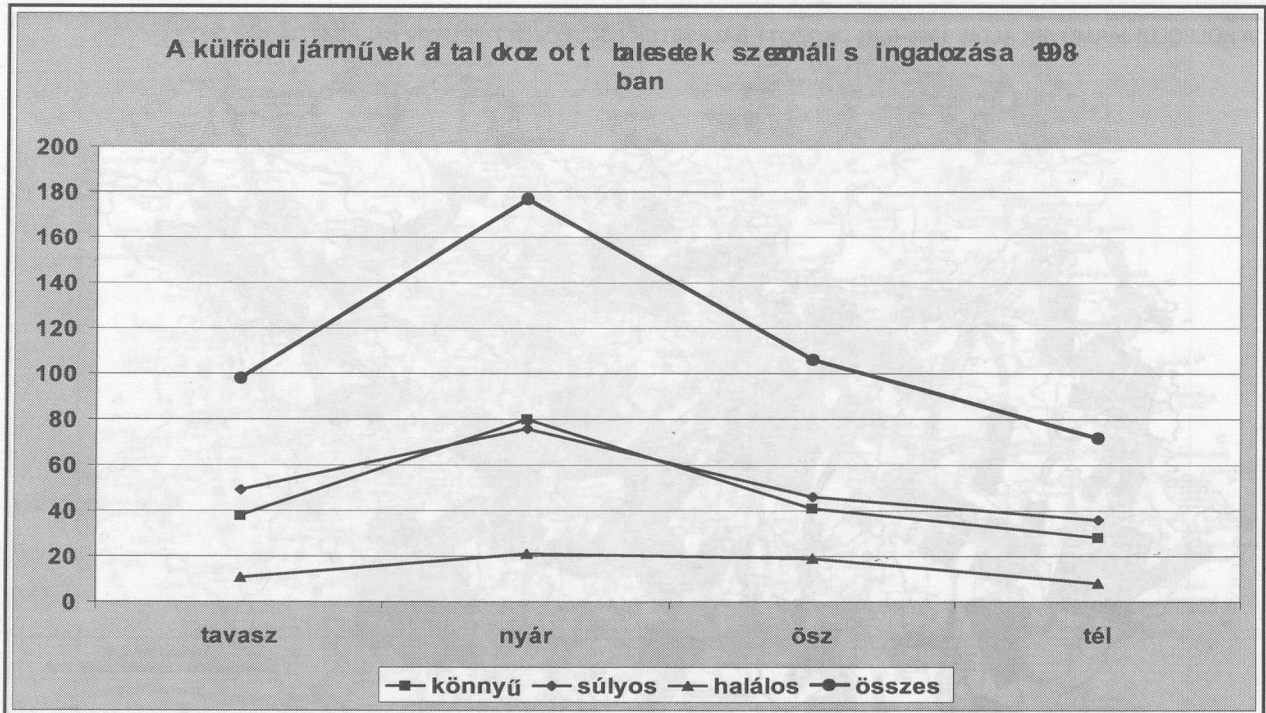
a külföldiek által okozott balesetek részaránya (9. ábra). Célunk, hogy a számítások segítségével meghatározzuk a hazai illetve a külföldi járművek által okozott balesetek arányát az összes balesethez képest.

Mint ahogy az megfigyelhető, a két diagram összevetése során szembevetendő, hogy a gyorsforgalmi úthálózaton a külföldi járművek által okozott balesetek részaránya többszöröse a forgalmi részesedésüknek. Számszerűen;

A külföldi járművek által okozott balesetek havi ingadozása 1998-ban



6. ábra



7. ábra

autópályákon a forgalmi részesedésük 9,3%-os a baleseti részarányuk pedig 25,1%-os, ez több mint két és félszeres arány. Autóutakon a forgalmi részesedés 6,5%-os, és itt a balesetek 36,2%-át külföldi járművek okozzák, ami meghaladja az öt és félszeres értéket is.

Mivel az első- illetve a másodrendű főúthálózat esetében a kül-

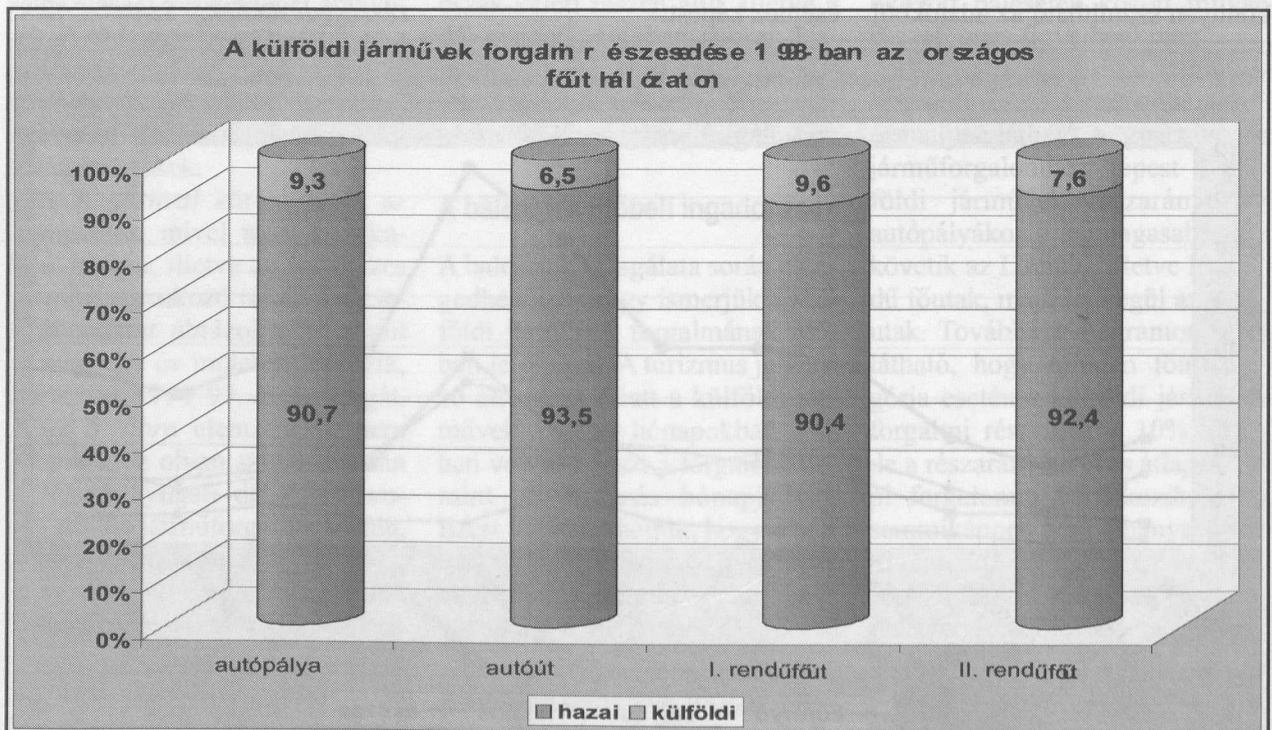
földi járművek nagyjából a forgalmi részesedésüknek megfelelő arányú baleseteket okoznak, így a vizsgálat további szakaszában ezen utakkal nem foglalkoztunk.

A vizsgálatok során kitértünk arra, hogy a gyorsforgalmi úthálózaton, melyek azok az utak, amelyeken a balesetek gyakrabban fordulnak elő, illetve hogy ezek a balesetek milyen típusúak,

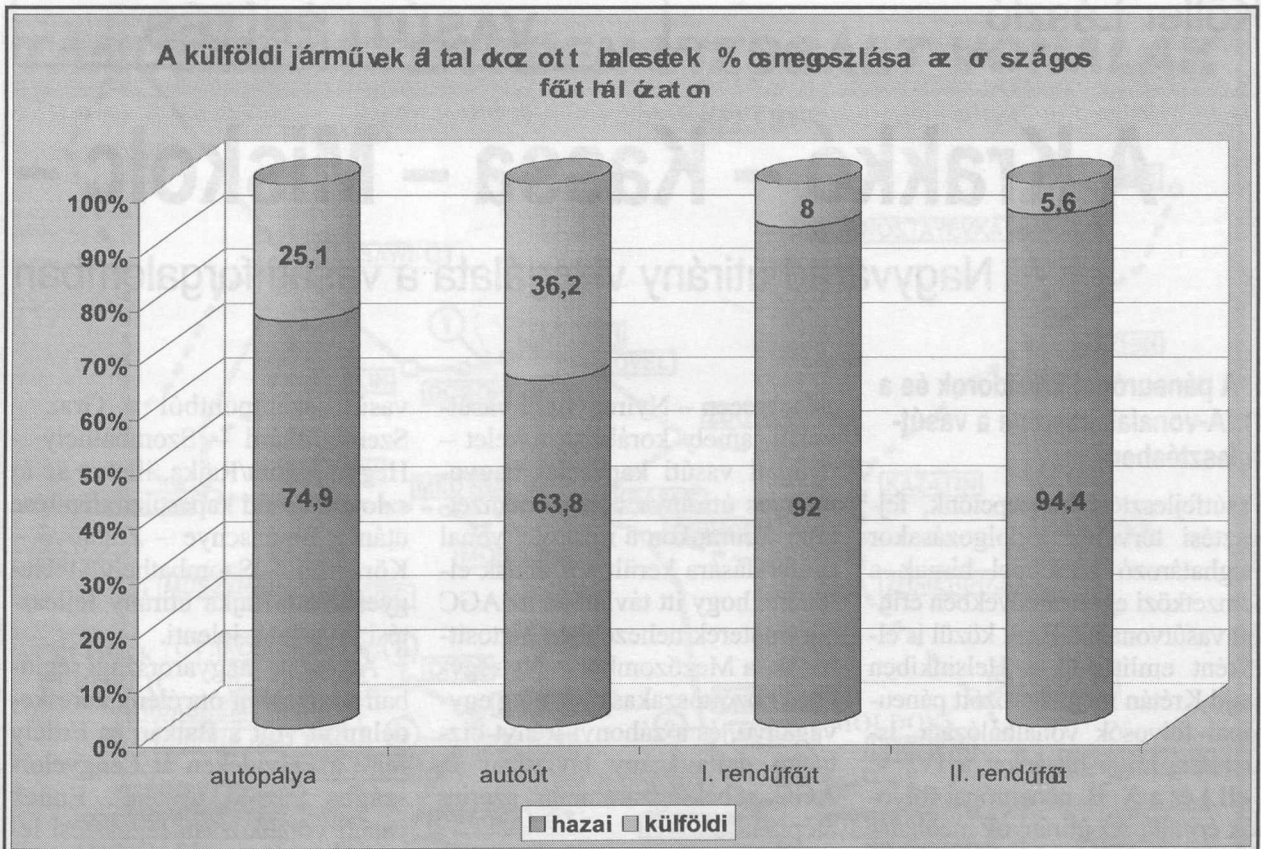
valamint hogy milyen okokra vezethetőek vissza. Ezen vizsgálatok eredményeit az összefoglalásban ismertetjük.

Összefoglalás

A vizsgálatok során következtetésként levonható, hogy a külföldi járművek az országban különösképpen az észak-nyugati-dél-ke-



8. ábra



8. ábra

leti folyosó mentén jelennek meg, amelynek következménye, hogy balesetek is itt okoznak. Továbbá az is megfigyelhető, hogy az ország határközeli szakaszain is jelentős külföldi forgalom jelenik meg, amely arra vezethető vissza, hogy a külföldi járművek egy része, csak az első nagyobb városig jön be az országba.

A vizsgálatok közben az is kiderült, hogy a külföldi járművek a forgalmi részesezésükhöz képest nagy arányban a gyorsforgalmi úthálózaton követnek el baleseteket. A gyorsforgalmi úthálózatot külön vizsgálva kiderült, hogy amíg az autópályák esetében az M1-esen történik a legtöbb baleset, addig az autótutaknál az M0-áson. Ezen balesetek további vizsgálatával behatórtuk azokat a balesettípusokat és okokat, amelyeket a külföldi járművezetők a leggyakrabban el-

követnek. Megállapítottuk, hogy a típusbalesetek okai arra vezethetők vissza, hogy a külföldi vezetők általában hosszabb utakat vállalnak és így elfáradnak, aminek következménye a figyelmetlenebb vezetés. Ezenkívül megjelennek az elalvás miatt bekövetkezett balesetek, amelyek különösen a tehergépjármű-vezetők esetében jellemzőek. További baleseti ok a sebesség nem megfelelő alkalmazása, amely utal a külföldi vezetők könnyebb vezetésére, mivel ők „külföldön vannak”, és így nem tartanak a magyarországi ellenőrzéstől és szankcionálástól.

Mindezen eredmények tudatában arra kívánunk javaslatot tenni, hogy miként lehetséges ezeknek az okoknak a kiküszöbölése. A vizsgálat eredményeinek tükrében szükséges lenne a fokozottabb ellenőrzés a hazai gyorsforgalmi út-

hálózaton, amely különösen a külföldi járművekre terjedne ki. Ennek ellenőrzését célszerű a nyári hónapokban még inkább fokozni, mivel ekkor jelenik meg a kiugróan magas forgalom, és így a balesetek száma is magasabb. Ezeknek az ellenőrzéseknek ki kellene terjednie, a megengedett legnagyobb sebesség betartására, amikor is a sebességtúllépőket a helyszínek bírságnak meg. További megoldásként szolgálhatna, ha a közúti határátkelőhelyeken olyan térképet osztanának a külföldiek részére, amelyen a határközeli utak kiemelt részletességgel vannak feltüntetve, valamint az ország egyéb útjai is rajta vannak, megfelelő távolság mutatóival, ezáltal a külföldiek könnyebben tudnának útvonalat tervezni, és így nem vállalnának teljesíthetetlenül hosszú utakat.

Köller László

VASÚTI ÉPÍTÉS

A Krakkó – Kassa – Miskolc –

Nagyvárad útirány vizsgálata a vasúti forgalomban

1. A páneurópai korridorok és a TINA-vonalak szerepe a vasútfejlesztésben

Vasútfejlesztési koncepciónk, fejlesztési terveink kidolgozásakor meghatározó szereppel bírnak a nemzetközi egyezményekben érintett vasútvonalak. Ezek közül is elsőként említendő a Helsinkiben majd Krétán meghatározott páneurópai folyosók vonalhálózata. Ismeretes, hogy hazánkat a IV., V. (VII.) és a X. B. páneurópai folyosók érintik. Az útirányok meghatározását követően a páneurópai korridorok belső vonalhálózata – több változtatást követően – a közel-múltban került rögzítésre.

A páneurópai és az AGC – AGTC egyezményekben szereplő vonalakon kívül fejlesztési szempontból kiemelt jelentősége van a TINA-hálózatnak. Ez a páneurópai folyosók vonalaival megegyező alaphálózatból és regionális szereppel bíró kiegészítő hálózatból áll.

A nemzetközi egyezményekben szereplő vonalak jelentőségét az adja, hogy EU-forrásra, támogatásra a páneurópai és a TINA-hálózat vonalai esetén pályázhatunk reális eséllyel.

2. Nemzetközi egyezményekben szereplő vasútvonalak az észak-magyarországi régióban

Az észak-magyarországi térséget az V. korridor keleti főága érinti a Budapest – Miskolc – Nyíregyháza – Záhony útiránnyal. Az V. korridor kiegészítőága – egyben TINA-vonal – az ettől délre húzódó Budapest – Cegléd – Szolnok

– Debrecen – Nyíregyháza vasútvonal, amely korábban a kelet – nyugati vasúti kapcsolat hagyományos útiránya volt. A nemzetközi fórumokon a miskolci vonal preferálására került sor annak ellenére, hogy itt távlatban az AGC paraméterek nehezebben biztosíthatók, a Mezőzombor – Nyíregyháza közötti szakasz jelenleg egyvágányú, és a záhonyi irányt biztosító deltavágány távlatban az AGC sebességsparaméter szerint átépítendő.

A régióban a TINA hálózat részeként ezt egészíti ki az észak-déli kapcsolatot biztosító Felsőzsolca – Hidasnémeti vasútvonal.

A felsorolt vonalak egyben az AGC Egyezményben szereplő vonalakkhoz tartoznak.

3. Észak-déli közlekedési folyosó történelmi jelentősége

A páneurópai folyosók magyarországi vasútvonalai földrajzi elhelyezkedését vizsgálva megállapítható, hogy a főirányok egy ÉNy – DK és egy DNy – Ék-i tengely mentén haladnak (IV., V. korridorok). Hiányzik a nemzetközi vonalhálózatból a korábban hagyományos történelmi jelentőségű észak-déli útirány, ezen belül a Nagyvárad – Miskolc – Kassa – Krakkó közlekedési kapcsolat.

Az ország nyugati felében hasonló a helyzet, ahol az úgynevezett „borostyánkő út” mint a római kortól meglévő hagyományos észak-déli útirány fejlesztése került az érdeklődés középpontjába, például legutóbb Szombathelyen tartott konferencián. Ez

vasúti szempontból a Graz – Szentgotthárd – Szombathely – Hegyeshalom/Rajka, illetve az új szlovén vasúti kapcsolat kiépítése után a Bajánsenye – Zalalövő – Körmend – Szombathely – Hegyeshalom/Rajka útirány fejlesztési javaslatát jelenti.

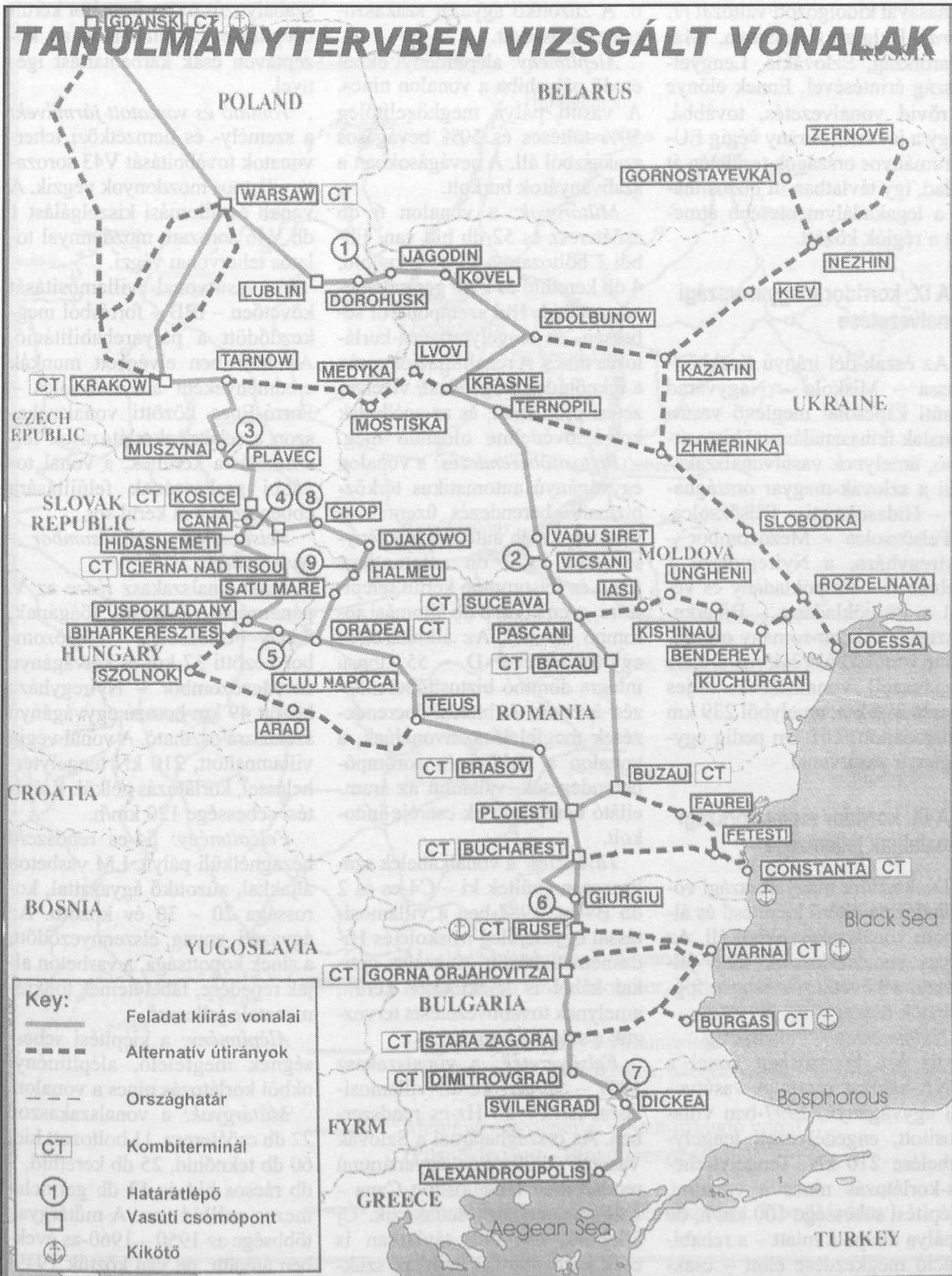
Az észak-magyarországi régióban a középkor óta élénk kereskedelmi út volt a Balkán és Erdély felől a Felvidéken át Lengyelországba vezető útvonal. Ennek vasúti vonatkozású fejlesztési lehetősége a IX. páneurópai korridor alternatív útiránya.

4. Fekete tengeri és Balti tengeri kikötők közötti vasúti kapcsolat

A IX. páneurópai korridor a Balti tenger és a Földközi tenger keleti medencéje illetve a Fekete tenger térsége (IX. A. korridor) között teremt kapcsolatot, főága szerint Szentpétervár – Moszkva – Kijev – Kisinyov – Bukarest – Rusze – Alexandroupolis érintésével. Ennek kiegészítéseként a IX. páneurópai korridor és Lengyelország vasúti és kombinált fuvarozási kapcsolata vizsgálatára a közel-múltban Phare-tanulmány készült.

5. A IX. páneurópai korridor lengyelországi összeköttetés vonalvezetési lehetőségei

A GIBB tanácsadó cég által korridált munka a Földközi-tenger keleti medencéje és Baltikum között több vonalvezetési változatot vizsgált. Ennek egyike a magyarországi vasúthálózat be-



IX. KORRIDOR TANULMÁNYTERVE LENGYELORSZÁGI ÖSSZEKÖTTETÉSSEL

1. ábra

vonásával kidolgozott változat (1. ábra) Bulgária, Románia, Magyarország, Szlovákia, Lengyelország érintésével. Ennek előnye a rövid vonalvezetés, továbbá, hogy a javasolt útirány végig EU-várományos országok területén át halad, így távlatban itt biztosítható a legakadálymentesebb átmenet a régiók között.

6. A IX. korridor magyarországi vonalvezetése

Az észak-dél irányú Krakkó – Kassa – Miskolc – Nagyvárad vasúti kapcsolat meglévő vasútvonalak felhasználásával biztosítható, amelynek vasútvonalszakaszai a szlovák-magyar országhatár – Hidasnémeti – Felsőzsolca, a Felsőzsolca – Mezőzombor – Nyíregyháza, a Nyíregyháza – Debrecen – Püspökladány és végül a Püspökladány – Biharkezes – magyar-román országhatár vonalából (2. ábra) állnak. A javasolt vonalhálózat teljes hossza 296 km, amelyből 239 km villamosított, 167 km pedig egyvágányú vasútvonal.

7. A IX. korridor magyarországi vonalainak jellemzése

A IX. korridor magyarországi vonalhálózata eltérő kiépítésű és állapotú vonalszakaszokból áll. Az egyes vonalszakaszok főbb jellemzői a következők szerint foglalkozhatók össze:

Hidasnémeti – Felsőzsolca

A 61 km hosszúságú vonal a TINA-hálózat része. A vasútvonal egyvágányú, 1997-ben villamosított, engedélyezett tengelyterhelése 210 kN. Tengelyterhelés-korlátozás nincs a vonalon. Kiépítési sebessége 100 km/h, de a pálya állapota miatt – a rehabilitáció megkezdése előtt – csaknem teljes hosszban sebességhorlátozásokkal tűzdelt.

Felépítmény: 48-as rendszerű, LX jelű vasbeton aljakkal, 60 cm-es aljtávolsággal épült vasútvonal. Korossága 21 – 30 év közöt-

ti. A zúzottkő ágyazat szakaszosan elsárosodott.

Alépítmény: alépítményi okból eredő pályahiba a vonalon nincs. A vasúti pálya megközelítőleg 50% töltéses és 50% bevágásos szakaszból áll. A bevágásokban a szabványárok burkolt.

Műtárgyak: a vonalon 6 db csőáteresz és 52 db híd van. Ebből 1 boltozatos, 45 db teknőhíd, 4 db kerethíd és 2 db gerinclemezes acélhíd. Híd szempontból sebesség- és tengelyterhelés-korlátozás nincs. A rehabilitációs során a teknőhidak szigetelési, vízvezetési problémái, és az acélhidak korrózióvédelme oldandó meg.

Biztosítóberendezés: a vonalon egyvágányú automatikus térközbiztosító berendezés üzemel. A vonalon 21 db automatikus fény-sorompó és 3 db automatikus fény- és félsorompó került telepítésre, ezen kívül 8 db állomási sorompó üzemel. Az állomásokon egy kivételével D – 55 típusú integra dominó biztosítóberendezés üzemel. A biztosítóberendezések megfelelő színvonalúak, a vonalon a térköz- és sorompóberendezések, valamint az áramellátó berendezések cseréje indokolt.

Távközlés: a vonalkábelek szakaszosan épültek ki – C4-es és 2 db B4-es. 1987-ben a villamosítással egyidejűleg Miskolc és Hidasnémeti között 10 szál optikai kábel is lefektetésre került, amelynek továbbvezetését tervezik a szlovák határig.

Felsővezeték: a vonalszakasz 1997 – 98-ban került villamosításra, 25 kV 50 Hz-es rendszerben. Az országhatárnál a Szlovák Vasutak 3000 V-os egyenáramú rendszerben villamosított Cána – Košice vonalhoz csatlakozik. Új állapotú, nagyobb távlatban is csak karbantartási munkák szükségesek.

Energiaellátás: Forró-Encs állomáson telepített transzformátorállomás biztosítja az energiaellátást az országos energiahálózatról. Két 12 MVA-es feszültség-

szabályozós transzformátor került beépítésre. Új állapota miatt közeptávon csak karbantartást igényel.

Vontató és vontatott járművek: a személy- és nemzetközi tehervonatok továbbítását V43 sorozatú villamos mozdonyok végzik. A vonali és állomási kiszolgálást 1 db V46 sorozatú mozdonnal tolatós tehervonat végzi.

A vasútvonal villamosítását követően – EIB – forrásból megkezdődött a pályarehabilitáció. Az 1999-ben elvégzett munkák eredményeként a Felsőzsolca – Forró-Encs közötti vonalszakaszon a sebességhorlátozások felszámolásra kerültek, a vonal további szakaszának felújítására ebben az évben kerül sor.

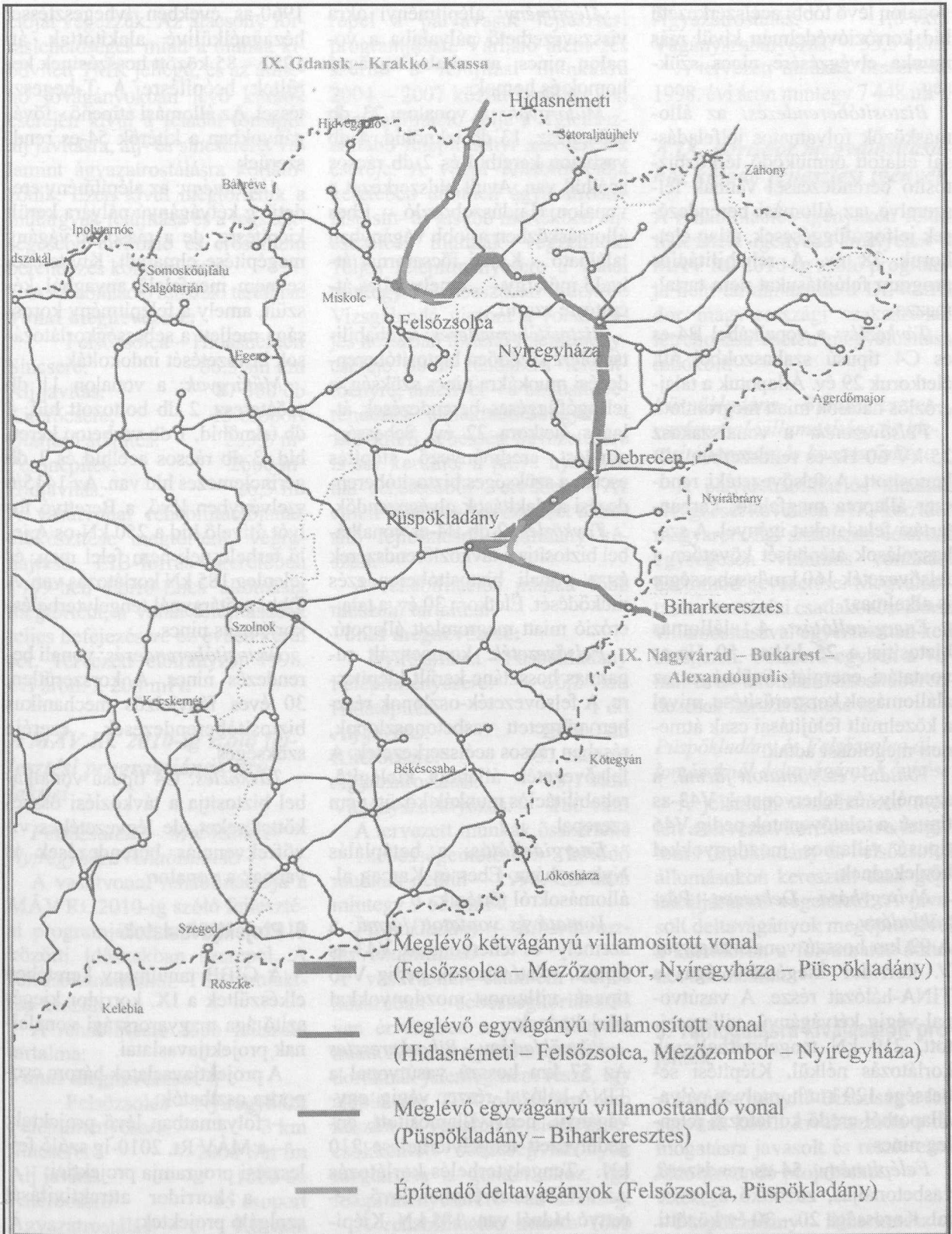
Felsőzsolca – Mezőzombor – Nyíregyháza

A vasútvonalszakasz része az V. páneurópai folyosó főágának, amely Felsőzsolca – Mezőzombor közötti 37 km-es kétvágányú és Mezőzombor – Nyíregyháza között 49 km hosszú egyvágányú szakaszra osztható. A vonal végig villamosított, 210 kN tengelyterheléssel, korlátozás nélkül. Kiépítési sebessége 120 km/h.

Felépítmény: 54-es rendszerű hézag nélküli pálya, LM vasbeton aljakkal, zúzottkő ágyazattal, korossága 20 – 30 év közötti. Az ágyazati anyag elszennyeződött, a sínek kopottsága, a vasbeton aljak repedése, fabetéteinek tönkremenetele jellemző.

Alépítmény: a kiépítési sebességnek megfelelő, alépítményi okból korlátozás nincs a vonalon.

Műtárgyak: a vonalszakaszon 22 db csőáteresz, 11 boltozott híd, 60 db teknőhíd, 25 db kerethíd, 9 db rácsos híd és 13 db gerinclemezes acélhíd van. A műtárgyak többsége az 1950 – 1960-as években átépült, de van köztük 1949-es építésű rácsos híd is. Teljes hídátépítésre nincs szükség. A Hernád rácsos híd acélszerkezetének javítása és a Tokaj – Rakamaz közötti Tisza híd felszerkezet cseréje szükséges, a



A IX. korridor magyar szakaszának tanulmányterve a javasolt deltavágányokkal

2. ábra

vonalon lévő többi acélszerkezetű híd korrózióvédelmén kívül más munka elvégzésére nincs szükség.

Biztosítóberendezés: az állomásközpont folyamatos jelfeladás-sal ellátott önműködő térközbiztosító berendezéssel vannak felszerelve, az állomási berendezések jelfogófüggésesek, átlag életkoruk 28 év. A rehabilitációs program felújításukat nem tartalmazza.

Távközlés: a vonalkábel B4-es és C4 típusú szakaszokból áll, életkoruk 29 év. Állapotuk a talajerosziós hatások miatt megromlott.

Felsővezeték: a vonalszakasz 25 kV 60 Hz-es rendszerben villamosított. A felsővezeteki rendszer állapota megfelelő, karbantartási feladatokat igényel. A szakaszolások átépítését követően a felsővezeték 160 km/h sebességre is alkalmas.

Energiaellátás: 4 alállomás biztosítja a 25 kV-os 50 Hz-es vontatási energiát. Szükséges az alállomások korszerűsítése, mivel a közelmúlt felújításai csak átmeneti megoldást adtak.

Vontató- és vontatott jármű: a személy- és tehervonatok V43-as típusú, a tolatóvonatok pedig V46 típusú villamos mozdonyokkal közlekednek.

Nyíregyháza – Debrecen – Püspökladány

A 92 km hosszú vonalszakasz az V. korridor kiegészítő ága, a TINA-hálózat része. A vasútvonal végig kétvágányú, villamosított, 210 kN tengelyterheléssel, korlátozás nélkül. Kiépítési sebessége 120 km/h, melyen pályáállapotból eredő korlátozás jelenleg nincs.

Felépítmény: 54-es rendszerű, vasbetonaljas, zúzottkő ágyazattal. Korossága 20 – 30 év közötti. Az újabb átépítésű szakaszok LM vasbetonaljakkal és SKL – 2, SKL3 típusú leerősítéssel készültek. A nyíltvonal és az állomási fővágányok állapota megfelelő, a mellékvágányok állapota jelentősen leromlott.

Alépítmény: alépítményi okra visszavezethető pályahiba a vonalon nincs, az altalaj agyagos homok és homok.

Műtárgyak: a vonalon 23 db csőáteresz, 13 db teknőhíd, 4 db vasbeton kerethíd és 2 db rácsos acélhíd van. Avult hídszerkezet a vonalon Hajdúszoboszló – Ebes állomásközpontban a jobb vágányban található – Keleti főcsatornát átívelő műtárgy –, amely teljes átépítésre szorul.

Biztosítóberendezés: a rehabilitációhoz kötődően biztosítóberendezési munkákra nincs szükség, a jelfogófüggéses berendezések átlagos életkora 22 év. Sebességemelés eredményező átépítés esetén a szükséges biztosítóberendezési átalakítások elvégezendők.

Távközlés: 2 db B4-es vonalkábel biztosítja a távközlőrendszerek és a vonali biztosítóberendezés működését. Életkora 30 év, a talajeroszió miatt megromlott állapotú.

Felsővezeték: kompenzált rugalmas hosszlánc került kiépítésre. A felsővezeték-oszlopok részben porgetett vasbetonoszlopok, részben rácsos acélszerkezetek. A felsővezeték állapota kielégítő, rehabilitációs munkák között nem szerepel.

Energiaellátás: a betáplálás Nyíregyháza, Ebes és Karcag alállomásokról történik.

Vontató és vontatott jármű: a személy- és tehervonatok V43-as típusú, tolatóvonatok pedig V46 típusú villamos mozdonyokkal közlekednek.

Püspökladány – Biharkeresztes
Az 57 km hosszú vasútvonal a TINA-hálózat része, végig egyvágányú, nem villamosított, engedélyezett tengelyterhelése 210 kN. Tengelyterhelés-korlátozás az 1415/6 szelvényben lévő Berettyó hídnál van: 185 kN. Kiépítési sebessége 100 km/h, de a pálya állapota miatt csaknem teljes hosszban sebességkorlátozás van érvényben.

Felépítmény: 48-as rendszerű, zömében faaljas, geós leerősítésű, zúzottkő ágyazattal, amelyet az

1960-as években ívhegesztéssel hézag nélkülivé alakítottak át. 1982 – 85 között hosszúságúknak kerültek beépítésre A T-hegesztéssel. Az állomási átmenő - fővágányokban a kitérők 54-es rendszerűek.

Alépítmény: az alépítmény eredetileg kétvágányú pályára került kiépítésre, de a második vágány megépítése elmaradt. Kivitelezése nem megfelelő anyagból készült, amely a felépítmény korossága mellett a sebességkorlátozások bevezetését indokolták.

Műtárgyak: a vonalon 11 db csőáteresz, 2 db boltozott híd, 4 db teknőhíd, 1 db vasbeton kerethíd, 3 db rácsos acélhíd és 1 db gerinclemezes híd van. Az 1415/6 szelvényben lévő, a Berettyó folyót átívelő híd a 250 kN-os A jelű terhelésnek nem felel meg, és jelenleg 185 kN korlátozás van. A többi műtárgynál tengelyterhelés-korlátozás nincs.

Biztosítóberendezés: vonali berendezés nincs. A korszerűtlen, 30 éves fényjelzős mechanikus biztosítóberendezések cseréje szükséges.

Távközlés: C4 típusú vonalkábel biztosítja a távközlési összeköttetéseket, de légvezetékes vívőfrekvenciás berendezések is vannak a vonalon.

8. Projektjavaslatok

A GIBB tanulmány keretében elkészültek a IX. korridor kiegészítő ága magyarországi vonalainak projektjavaslatai.

A projektjavaslatok három csoportra oszthatók:

- folyamatban lévő projektek;
- a MÁV Rt. 2010-ig szóló fejlesztési programja projektjei;
- a korridor attraktivitását szolgáló projektek.

Folyamatban lévő projektek

Felsőzsolca – Hidasnémeti rehabilitáció

Az 1998-ban befejezett villamosítás után a vasúti pálya rehabilitá-

cióját végezzük. Az alacsony forráslehetőségek miatt a munka kibővített TMK jellegű, és az átmenő fővágányokban lévő kitérők cseréjén kívül a feladat tömeges alj javításra, alj- és sínre, valamint ágyazatrostálásra korlátozódik. Ezen kívül megtörténik a műtárgyak felújítása és a legszükségesebb távközlő és erőáramú berendezés korszerűsítés

A rehabilitáció műszaki tartalma:

Vonal megnevezése:

Felsőzsolca – Hidasnémeti	
Sínre:	86,5 sín km
Alj javítás:	87 500 db
Kitérőcseré:	15 csoport
Útátjáró átépítés:	233,6 m ²
Peronépítés:	2660 m ²
Hídjavítás:	26,5 fm

A vasútvonal rehabilitációjának előkészítése megtörtént, végrehajtása EIB-forrás keretében 1999-ben Forró-Encs állomásig megtörtént, a vonal felújításának teljes befejezésére ez évben kerül sor. Tervezett előirányzat 1998. évi áron: 2 200 mFt.

A MÁV Rt. 2010-ig szóló fejlesztési programjának projektjei

Felsőzsolca – Mezőzombor – Nyíregyháza rehabilitáció

A vasútvonal rehabilitációja a MÁV Rt. 2010-ig szóló fejlesztési programjában a 2007 – 2010 közötti időszakban szerepel. A forrásbiztosításhoz TER projektlap készült.

A rehabilitáció főbb műszaki tartalma:

Vonal megnevezése:

Felsőzsolca – Nyíregyháza	
Felépítménycsere:	3 km
Sínre:	2000 Sín fm
Alj javítás:	1000 db
Kitérőcseré:	95 csoport
Ágyazatrostálás:	9,0 vkm
Vágányszabályozás:	102 vkm

A tervezett munkák előirányzata a híd és egyéb munkákkal együtt 2 720 mFt, 1998. évi áron.

Nyíregyháza – Debrecen – Püspökladány rehabilitáció

A vasútvonal rehabilitációja sze-

repe a pályavasút fejlesztési programjában. Várható ütemezés szerint a felújítási munkákra 2004 – 2007 között kerülhet sor. A rehabilitáció célja a leghasználhatóbb felépítményi szerkezetek cseréje. A vonal rehabilitációja keretében döntően ágyazatrostálási, sín- és kisebb mértékben alj-cserélési munkák végzendők. Teljes felépítménycsere a vonal mintegy 1/4 hosszában indokolt. Vizsgálendő viszont a vonal teljes hosszban történő felépítménycseréje 60-as rendszerű felépítményre, amellyel – a biztosítóberendezési átalakítással együtt – 140 km/h sebesség bevezetésére is sor kerülhet a pálya nyomvonal-vezetéséből eredően. Az emelt sebesség bevezetését biztosító fejlesztésre tanulmány készült.

A rehabilitációs munka főbb műszaki tartalma:

Vonal megnevezése:

Nyíregyháza – Püspökladány	
Felépítménycsere:	56,2 vkm
Hidátépítés:	1 db
Alj javítás:	18 000 db
Kitérőcseré:	153 csoport
Ágyazatrostálás:	13,1 vkm
Vágányszabályozás:	180 vkm

A tervezett munkák összértéke – sebességemeléshez kötődő munkák nélkül – 1998. évi áron mintegy 9 628 mFt.

Püspökladány – Biharkeresztes rehabilitáció

A vasútvonal csaknem teljes hosszában sebességkorlátozás van érvényben a pálya állapota miatt. A vonal a páneurópai korridoroknak jelenleg nem része, így átépítésére TER projektlap nem készült. A vonalon a jelenlegi lecsökkentett sebességviszonyok megtartása is gondot okoz, így felépítménycserére van szükség.

A rehabilitációs munka főbb műszaki tartalma:

Vonal megnevezése:

Püspökladány – Biharkeresztes	
Felépítménycsere:	53,5 vkm
Hidátépítés:	2 db
Alj javítás:	500 db
Kitérőcseré:	35 csoport

Ágyazatrostálás: 1,8 vkm

Vágányszabályozás: 53,5 vkm.

A tervezett munkák összértéke 1998. évi áron mintegy 7 448 mFt.

A IX. korridor megvalósításához kötődő fejlesztési igények

A rehabilitációs igényeken felüli fejlesztési igények, amelyeket a MÁV Rt. 2010-ig szóló programja nem tartalmaz, de a IX. korridor magyarországi szakaszának létrehozása esetén megvalósítása indokolt:

Püspökladány – Biharkeresztes vasútvonal villamosítása és biztosítóberendezés korszerűsítése

A pályarehabilitációs munkák elvégzését követően a IX. korridor magyarországi szakaszán célszerű egységesen villamos vontatási üzemmód bevezetése. Megvalósítását a romániai csatlakozószakasz villamosításával egyeztetetten kell elvégezni. Célszerű egyben a vonali és az állomási biztosítóberendezések korszerűsítése is.

Püspökladány és Felsőzsolca állomásoknál deltavágányok építése

A jelenlegi vonalhálózat mellett a tervezett korridoron a forgalom Püspökladány és Felsőzsolca állomásokon keresztül csak gépkörüljárással végezhető. A javasolt deltavágányok megépítésével a korridoron a folyamatos átmenet biztosítható.

9. Támogatásra kiválasztott projektek

A Projekt Irányító Bizottság a felsoroltak közül kiválasztotta a támogatásra javasolt és részletesen kidolgozandó projekteket.

Ezek:

– Püspökladány – Biharkeresztes rehabilitáció és villamosítás;

– Felsőzsolca deltavágány létesítése;

– Biharkeresztes deltavágány létesítése.

A részletes projektlapok kitöltésével pontosításra kerültek a ki-

választott fejlesztések becsült költségei a megvalósítás helyi költtségei és a szakági tervek forrásigénye összesítése alapján.

10. A kiválasztott projektek értékelése, költségek, prioritások

A GIBB konzulens elvégezte a projektek gazdaságossági vizsgálatát.

A Püspökladány – Biharkeresztes vasútvonalra több változatot dolgozott ki:

1.) Pályarehabilitáció sebességemelés és villamosítás nélkül:

16 760 €

2.) 140 km/h-ra tervezett sebességemeléssel, villamosítással:

112 580 €

3. 160 km/h-ra tervezett sebességemeléssel, villamosítással:

207 830 €

A GIBB szakértővel folytatott egyeztetés alapján a deltavágányok kalkulált költsége a következőkre módosult:

Felsőzsolca 12 950 €

Püspökladány 6 465 €

A vasútüzemi érdekeink alapján a megvalósításra javasolt projektek közül első helyre a Püspökladány – Biharkeresztes vonal rehabilitációját javasoljuk.

A vasútvonal villamosítása csak a román oldal (Országhatár – Nagyvárad – Kolozsvár) villamosítása esetén célszerű.

A Püspökladány deltavágány megvalósításának szintén csak az érintett vonalak villamosítása esetén van értelme, mivel a gép-

csere megmaradása esetén a deltavágány kiépítése értelmét veszti, ezért ez a projekt sorolandó leghátrébb.

Végül a Felsőzsolcán javasolt deltavágány csak a korridor forgalmának felfutása esetén hozható programba. A jelenlegi és várható forgalom mellett kapacitásgondok az útirányon nincsenek. A deltavágány kiépítését jelentősen drágítja, hogy valójában mintegy 7 km hosszban összekötővágány építésére van szükség a terület beépítettsége, az ott lévő üzemek elhelyezkedése miatt. Mindkét deltavágány megvalósításának költségét emelte az érintett állomások biztosítóberendezésének szükséges átalakítása, illetve új berendezés telepítése.

Magyar Államvasutak Részvénytársaság

Tájékoztató a MÁV Rt.

időszerű feladatairól, eredményeiről

A MÁV Rt. Sajtószolgálat adatainak felhasználásával a következőkben tájékoztatást adunk a MÁV Rt. közérdekű, aktuális feladatairól, eredményeiről és korszerűsítési terveiről.

A MÁV rugalmasan reagált a nyári utáni közlekedési piacváltásra

A nyári, szezonális forgalom lezárulásával a MÁV rugalmasan reagált a közlekedési piacváltásra. A szabadságolási időszak után, az iskolaév kezdetére nagy erőfeszítéseket tett az elővárosi vasút vonzóbbá tételére, a szolgáltatási színvonal emelésére.

A főváros és a megyeszékhelyek környéke lakosságának száma a kiköltözések révén folyamatosan emelkedik. Ennek következtében a naponta munkába és iskolába járók száma jelentősen nő. A közutak szinte elviselhetetlen zsúfoltsága és a környezet-szennyezés enyhítése érdekében a vasúttársaság fejleszti a vasúti pályavonalakat, korszerűsíti az állomásépületeket, az iskolaév kezdetéhez igazította menetrendjét és a diákutazások megkönnyítése érdekében új diákvonalakat közlekedtet – jelentette be *Kukely Márton*, a MÁV Rt. vezérigazgatója a Budapesti Keleti pályaudvaron tartott sajtótájékoztatóján szeptember 11-én.

A sajtótájékoztatón *Sárdi Gyula* vezérigazgató-helyettes hangsúlyozta, hogy a MÁV erőfeszítései a szolgáltatási színvonal emelésére csak akkor lehetnek sikeresek, ha számíthatnak az utasok együttműködésére az állagmegőrzésben és a tisztaság megőrzésé-

ben. Európai vasutat csak együtt teremthetünk.

Fejlesztések az elővárosi közlekedésben

A budapesti elővárosi forgalom fejlesztésének keretében ősszel kezdődött a Nyugati pályaudvar – Esztergom vonal felújítása. Ezt követően a pályasebesség átlagosan 60 km/óra-ra növekszik. Befejeződött a Budapest – Szob vonalon a Verőce – Szob közötti szakasz, a következő évben kezdődik a Vác – Verőce közötti vonalszakasz felújítása.

Országos szinten a helyi személyi közlekedést 1854 darab, a budapesti elővárosi közlekedést 439 db vonattal bonyolítja a MÁV.

Kedvező fogadtatásra talált az utazóközönség körében a váci vonalon bevezetett ütemes jellelű menetrend. E-szerint a vonatok reggel 5 órától 8 óráig 20 percnként közlekednek Budapestre, délután 13 órától 18 óráig 20 percnként indulnak Vác felé.

A jobb és kiszámíthatóbb menetrend kialakítása érdekében a vasúttársaság valamennyi elővárosi vasútvonalán az ütemes jellelű menetrend kialakítására törekszik.

A MÁV felkészült a korábbi iskolakezdsre és a diákutazások elősegítésére. Augusztus 27-től 4 pár új vonat közlekedik, 3 vonat menetrendje és 42 vonat közlekedési ideje módosult. A diákforgalom szervezett utazásának lebonyolítását javítják a jövőben bevezetendő charter-járatok.

A budapesti elővárosi közlekedés fejlesztésére alakult meg a

Budapesti Közlekedési Szövetség. Jelenleg javaslatok születtek az egységesített bérletek bevezetésére a BKV – MÁV, BKV – Volánbusz szolgáltatásaira. A fővárosi közgyűlés megszavazta a közös bérlet bevezetésének fővárosi anyagi támogatását. A bérletek jövő évi bevezetéséről tárgyalások zajlanak a KöViM és a Pénzügyminisztérium között.

Az elővárosi forgalom feltételeinek javítását szolgálja a folyamatos kocsikorszerűsítés. Az 1998-ban elkezdődött program keretében eddig 32 darab készült el, jelenleg 19 korszerűsítése van folyamatban. A korszerűsítés célja az utasbiztonság és az utazási komfort növelése.

Az állomásépületek korszerűsítése mellett jelentős pályakorszerűsítés folyik a Miskolc – Hidasnémeti vonalon Miskolc – Forró-Encs között. Év végére befejeződik a Székesfehérvár – Szombathely vonal teljes villamosítása. Tovább épül – a szlovén vasúttal létesítendő összeköttetés érdekében – az új pálya Zalalövő és Hódos állomás között.

Az InterPici hálózat Zalaegerszeg, Püspökladány – Berettyóújfalú, Kaposvár és környékére történő kiterjesztésére jelenleg folynak tárgyalások a Regionális Fejlesztési Tanáccsal.

Állomásépületek korszerűsítése – Keleti pályaudvar rekonstrukció II. ütem

A szolgáltatási színvonal emelésének feltétele a vasúti épületek, építmények karbantartása és a felvételi épületek, utasforgalmi terek korszerűsítése. Ez évben fe-

jeződött be Szerencs, Nagyecsed, Szabadszállás állomások korszerűsítése és Velencefürdő, Vasvár, Somlóvásárhely, Bánréve állomásépületeinek felújítása. A napokban kerül sor Pácsony és Szob állomások felújított épületeinek átadására.

A 10 éves rehabilitációs program keretében előkészítés alatt áll a Déli pályaudvar, a szolnoki, a sátorlajújhelyi, a szegedi, a kecskeméti, a szombathelyi állomások korszerűsítése. Elkezdődött a miskolci Tisza pályaudvar, az idén kezdődik Pécs állomás épületének felújítására is.

2000-ben a magasépítmények karbantartására összesen 1,4 milliárd forintot, a beruházásokra és felújításokra saját forrásból 675 millió, összesen 1,78 milliárd forintot fordít a vasúttársaság.

A helyi önkormányzatokkal együttműködve folyik az állomások környezetének csinosítása. A budapesti állomások zöldfelületeinek karbantartására 150 millió forintos szerződést kötött a MÁV a Roma misszió alapítvánnyal.

A *Keleti pályaudvar* a nemzetközi utasforgalom mellett jelentős elővárosi forgalmat bonyolít (Nagykáta, Hatvan vonal). A Józsefvárosi pályaudvar elővárosi vonatainak Keleti pályaudvarra történő áthelyezésén jelenleg dolgozik a MÁVTI.

1998-ban fejeződött be a Keleti pályaudvar rehabilitációjának első üteme. Ennek keretében megtörtént a vonatfogadó csarnok teljes felújítása, a tetőszerkezet cseréje, a világítás és az utastájékoztató rendszerének korszerűsítése, valamint a műemléki elemek restaurálása. A beruházás értéke 3 milliárd forint volt.

A *második ütemben* az oldalzárnyak felújítása, új funkciók kialakításával a csarnok alapincézése és keresztaluljáró megépítése szerepel. A felújítás lehetővé teszi a pincszinten különböző szolgáltatások, üzletek létrehozását, ezért a MÁV vállalkozói tőkebevonását tervezi. A vasúttársaság

számára feleslegessé vált épületrészek hasznosításával, a befektetői tőkebevonás elveit a KöViM elfogadta. Várhatóan a jövő év közepére elkészül a pályázati tender. A második ütem várható költsége 8 milliárd forint és a felújítás két és fél év alatt valósítható meg.

Tisztaságot a vasúton

A nagyarányú nyári igénybevétel, a szabadságolási időszak is hozzájárult ahhoz, hogy az állomásokon, különösen a budapesti pályaudvarokon a tisztasági színvonal nem megfelelő. Az egyes területeken kimutatható javulás ellenére a vezetői ellenőrzések és az utasok jogos kritikái észrevételei alapján a vasúttársaság tisztasági akciót hirdetett a pályaudvarok és a dolgozók által is használt szociális létesítmények, valamint a vonatok fokozott és folyamatos tisztításra. A MÁV vállalkozóvasúti vezérigazgató-helyettese szeptember 30-i határidővel elrendelte valamennyi állomás helyen és megállóhelyen:

- a peronok, vágányközök, rakodóterületek gyomtalanítását;
- az utaskiszolgáló helyek általános nagytakarítását;
- a botlászveszélyek megszüntetését;
- az építési törmelékek és más anyagok összegyűjtését, elszállítását;
- a terület- és helyiségbérlők felszólítását a bérlemény rendjére;
- a takarítást végző vállalkozók fokozott ellenőrzését, a pályaudvarok és állomások területével határos, más tulajdonában lévő területek rendbetételére a tulajdonos felszólítását;
- a gépészeti épületek, raktarak, műhelyek környékének rendbetételét;
- a kocsivizsgálók esztétikus megjelenését;
- a graffitik hatékonyabb eltávolítását.

A tisztasági akciót a vasúttársaság vezetése folyamatosan el-

lenőrizi és a rendelkezés megszegőivel szemben a legszigorúbb felelősségre vonást alkalmazza.

A MÁV 2000-ben a személyszállító kocsik takarítására 1,68 milliárd, az utasterekre – a szemétszállítással együtt – 1,2 milliárd forintot fordít. A munkákat alvállalkozásban összesen 16 céggel végezteti. A kocsik esetében azonban figyelembe kell venni, hogy azok sok esetben 30 év feletti életkorúak, és a külső-belső felületeken sok a graffiti. A graffitik eltávolítására kísérletek folynak a hatékonyabb anyagok kutatására és használatára. A gépészeti szakigazgatóság átfogó koncepciót dolgoz ki, ami hatékony és költségsökkentő megoldást jelenthet.

Bővül az együttműködés a szlovák és a magyar vasút között

A csatlakozások javításáról, kedvezmények bevezetéséről állapodott meg egymással Sárdi Gyula, a MÁV Rt. vállalkozó vasúti vezérigazgató-helyettese és Ladislav Dimun, a szlovák vasút (ZSR) üzemviteli vezérigazgató-helyettese Balatonbogláron, a két vasút állandó munkacsoportjának ülésén október 12-én, szerdán.

A felek megállapították, hogy a személyszállítás területén a két vasút között korrekt, jó az együttműködés, a vonatok a két ország közötti utazási igényeket mind gyakoriság, mind mennyiség tekintetében kielégítik. Határoztak arról, hogy a 2001/2002. évi menetrendben, a Somoskőújfalu/Fülek határmenetben közlekedő vonatok szlovákiai csatlakozási lehetőségét javítandó, Budapest – Zsolna között a 391/390 számú Bem helyett közvetlen vonat közlekedik majd.

Budapest – Kassa között új InterCity járat (Hernád/Hornád) közlekedését tervezik a magyar és a szlovák szakemberek. A MÁV maximum öt perces határtartózkodást és gépcsere nélküli közlekedést javasolt. A menet-

rendet Hidasnémeti – Kassa között még nem dolgozták ki, továbbá egyeztetések zajlanak a két ország határszerveivel.

2000. november 1-től 2001. március 31-ig a két vasút a 30 fős, illetve a feletti csoportokra, különkocsikra és különvonatokra 67 százalékos menettérti kedvezményt biztosít. A szakemberek áttekintették különvonatok indításának lehetőségét is. Felvetődött egy szerelvény közlekedtetése Szlovákiából Magyarországon keresztül a horvát tengerpartra is.

A kétoldalú forgalomban alkalmazott egyéb kedvezmények (egyéni, kiscsoportos) felülvizsgálatára 2001. februárjában kerül sor.

A munkacsoport tagjai megvizsgálták az év végén átadásra kerülő magyar-szlovén vasútvonal nyújtotta lehetőségeket. A MÁV bevezető fuvartarifák alkalmazásával kívánja elősegíteni az áruszállítási forgalom vasútra terelését.

A szakemberek sikeresnek értékelték a Klevy-Trans cég által szervezett Budapest – Józsefváros és a lengyelországi Gliwice között közlekedő kísért kombi vonatot. A szerelvény RO-LA kocsihány miatt, az 1995-ben bemutatott, magyar szabadalom alapján gyártott kosaraskocsikkal üzemel. A kombinált fuvarozás kiterjesztése mindkét fél érdeke.

A szlovák és magyar vasút képviselői egyeztettek a Sturovo határállomáson növény- és állategészségügyi szolgálat ideiglenes megnyitásáról, amire a magyar hatóságoktól már ígéretet kapott a MÁV. Október második felében ugyanis már élő állatküldemény érkezik Németországból.

Sikeres MÁV akció a Roma Misszióval

Nógrádi László közlekedési és vízügyi miniszter jelenlétében Sárdi Gyula, a MÁV Rt. vezérigazgató-helyettese és Gáspár

Győző, a Roma Missziós Központ Közhasznú Társaság ügyvezetője szemlét tartottak október 4-én a rákosszentmihályi Körvasúton. A szemle célja az volt, hogy a „Tisztaságot a vasúton, rendet a pályaudvarokon!” akció keretében a budapesti vasútállomások területére lerakott szemét összegyűjtésével és elszállításával, a környezet gyomtalanításával megbízott Roma Missziós Központ Közhasznú Társaság által végzett munkálatokat ellenőrizze a vasúttársaság.

A Roma Misszióval augusztus 26-án aláírt szerződés alapján a MÁV kijelölte a munkavégzés helyszíneit és az elvégzendő feladatokat (kaszálás, cserjeirtás, fakivágás, szemét összegyűjtés és hulladék elszállítás). A megbízás két hónapra szól és 600 fő foglalkoztatását teszi lehetővé 150 millió forint értékben.

A munkavégzés szeptember 2-án indult és látványos eredményeket hozott. Budapest területén a Roma Misszió tagjai szinte valamennyi fővárosba beérkező vasúti fővonal környezetét rendbe tették, lekaszálták a rézsűket, a balesetveszélyes fákat, a nemkívánatos cserjéket kivágták, összegyűjtötték a szemetet és nagy részét már elszállították. Befejeződött a Budapest – Kelenföld pályaudvar környékének megtisztítása. Jelenleg a Budapest – Hegyeshalom, a Budapest – Székesfehérvár, a Budapest – Szolnok – Szajol, Budapest – Szob vasútvonalak környezetében folytatódik a tisztogatási munka és folyamatban van a Körvasút rendbetétele.

Szeptember végéig a Roma Misszió mintegy 80 ezer munkórát teljesített, 500 ezer m² területet kaszáltak le, 150 ezer m² cserjét vágtak le és 1000 m³ szemetet szállítottak el.

Az eredményesen elvégzett munkák alapján a vasúttársaságnak szándékában áll további megbízást adni a Roma Missziós Központnak, ennek finanszírozásában, a pénzügyi források meg-

teremtésében külső partnerekre is számít.

Kukely Márton a G4 (négyek csoportja) új elnöke

Kukely Márton, a MÁV Rt. vezérigazgatóját választotta új elnökévé a G4 (négyek csoportja) vezérigazgatói értekezlete október 4-én, Pozsonyban.

A G4 csoport 1992-ben alakult négy taggal, az osztrák (ÖBB), a MÁV, a horvát (HZ) és a szlovén (SZ) vasút részvételével. Az alapítást követő években a GYSEV, a szlovák (ZSR) és a bosznia-hercegovinai (ZBH) vasút csatlakozott az UIC által elismert regionális szervezethez.

A csoport tagjai az infrastruktúra-fejlesztés, a kombinált fuvarozás, az információs rendszerek, a szervezetátalakítás kérdéseivel foglalkoznak, különös tekintettel az Európai Unió elvárásokra és fejlődési trendekre. A regionális szervezetbe tömörült vasutak egyeztetik a vállalati stratégiákat és kereskedelempolitikájukat.

Az újabb nemzetközi siker a MÁV növekvő tekintélyét jelzi a környező vasutak között és az Európai Unió elvárások teljesítésében tett erőfeszítési elismerését. Év elején az UIC (Nemzetközi Vasútegylet) Végrehajtó bizottságába választották Kukely Márton, Benczédi Mihályné aszszonyt, a MÁV Rt. vezérigazgató-helyettesét pedig az UIC Pénzügyi Bizottsága elnökévé.

A MÁV többletbevételeiből fejleszti a Budapest – Esztergom és az Esztergom – Komárom vonalakat

A Budapest – Esztergom vasútvonal korszerűsítéséről október 10-én a térség polgármesterei és a MÁV szakemberei Sárdi Gyula vállalkozó vezérigazgató-helyettes vezetésével megbeszélést tartottak Pilisvörösváron.

A tervhez képest a MÁV eredményei kedvezően alakultak. A

vasúttársaság a többletbevétel járműbeszerzésre és a pálya javítására fordítja. Szeptember hónapban megkezdődtek a személyszállításban fontos szerepet játszó Budapest – Esztergom, valamint az árufuvarozás szempontjából fontos Komárom – Esztergom vonalak koncentrált pályakarbantartási munkái, összesen 700 millió forint értékben.

A Budapest – Esztergom vonal munkáinak befejezése ez év december 15-ig várható. A korszerűsítés I. ütemének – mely jelenleg folyik – célja, hogy a sebességkorlátozások számát a vasút csökkentse, ami nem terjed ki az Északi összekötő vasúti hídra. A felújítás eredményeként a menetidő közel 10 perccel rövidül. A vasútvonalon csúcsidőszakban 30 perces, csúcsidőszakon kívül pedig 60 perces, ütemes jellegű menetrend kialakítása lehetséges és indokolt. A település polgármestereinek kérésére a MÁV megvizsgálja a sűrített járatszámok lehetőségét.

Megkezdődik a Komárom – Esztergom vasútvonal pályarehabilitációja is.

Teljes szakaszán megújult a Felsőzsolca – Hidasnémeti vasúti pálya

El szeretnénk érni, hogy a vasút az legyen, ami 140 évvel ezelőtt volt: legyen a technikai fejlődés szimbóluma, a személyes kapcsolatok jelképe – mondta Stumpf István kancelláriaminiszter a Felsőzsolca és Hidasnémeti közötti felújított pályaszakasz átadásakor szeptember 22-én. A 140 éves Miskolc – Kassa vasútvonal részét képező pályaszakasz villamosítása és felújítása után az országhatárig az eddiginél 23 perccel rövidebb idő alatt érnek majd a vonatok. Az elvégzett beruházás megalapozta a vasútvonal jövőjét, amit a két ország közötti személy- és áruszállításban, valamint tágabb értelemben az európai közlekedési hálózatban betöltött szerepe is erősít, hiszen

ez a vonal észak-dél irányú kapcsolatot biztosít az V. páneurópai korridorhoz.

A közlekedési koncepcióváltás következtében a hatvanas-hetvenes években számos honi vasútvonal fejlesztése is elmaradt a szükségéstől. A fejlesztési program keretében az elmúlt években került sor előbb a Miskolc – Hidasnémeti (kassai vasút) fővonal villamosítására, majd 1999-ben elkészült a Felsőzsolca – Forró-Encs állomások közötti szakasz teljes felújítása 1,3 milliárd forintos ráfordítással, 2000-ben pedig a Forró-Encs – Hidasnémeti országhatár közötti vonal 1,7 milliárdos költséggel.

A rehabilitáció mintegy 3 milliárd forintba került, amit az EIB (Európai Fejlesztési Bank) hitel alapú költségvetési forrás fedezett. A munkálatokat időre, az elvárt minőségben elvégezte a MÁV MTM Rt., és ennek köszönhetően megszűntek a korábbi korlátozások, vagyis a felújítást követően újra 100 kilométeres sebességgel közlekedhetnek a szerelvények.

A Felsőzsolca – Hidasnémeti vasútvonal a térség közlekedésének szempontjából alapvető fontosságú. Az éves utasforgalom 7 – 800 ezer fő, a teherforgalom megközelíti éves szinten az 1 millió tonnát, amiből a helyi forgalom 530 ezer tonna.

A Felsőzsolca – Hidasnémeti vasútvonal a régió területén a harmadik legforgalmasabb az elszállított utasfő tekintetében, elsősorban a hivatásforgalom, azaz a naponta munkába járók veszik igénybe, valamint a diákforgalom jelentős. Az utóbbi időben megnőtt a vonal szerepe az idegenforgalomban. A vonalat elsősorban a vasutat nagyobb távolságra igénybe vevő utasok használják.

A pályaszakasz nemzetközi jelentőségét növelheti, ha megvalósul a Fekete tengert a Baltikummal összekötő IX. páneurópai folyosó kibővítése, a Hidasnémeti – Felsőzsolca – Debrecen – Bihar-keresztes útvonal felé.

Adatok a felújításról

A vasútvonal hossza 59 ezer 508 vágányméter, a vonalon a legnagyobb emelkedő 3,3 ezrelék.

A pályafelújítás keretében elvégzendő feladatok két csoportot képeztek:

– a vágány tartós megbontásával járó munkák, amelyek során a szükségessé váló átépítéseket, ágyazatrostálást, kitérőcseréket, útátjáró-építéseket, és az olyan hídfelújítási munkákat végezték el, amelyek a vágány elbontását igényelték;

– a vágány tartós átjárhatóságát nem veszélyeztető munkák során a sín- és aljcsereket, a sínrehabilitációt, a peronépítéseket, valamint minden olyan munkát elvégeztek, amely nem indokolta a vágány tartós elbontását.

A felújítások kiemelt környezetvédelmi feladata az állomási vágányok olajjal szennyezett ágyazatának kitermelése és mentesítése, valamint a vízvezetés megfelelő kialakítása. A felújítás során az utasforgalmi peronok és az állomásépületek előtti terek új burkolatot kaptak. Európában egyedülálló módon Forró-Encs, Novajidrány és Hidasnémeti állomások különleges, a vakok és csökkentlátók tájékozódását segítő mélyen recézett kőburkolatot kaptak.

A beruházás személyi és tárgyi baleset nélkül, határidőre készült el.

Átlátható, integrált könyvelési rendszerre tér át a MÁV Rt.

A MÁV október hónapban a Libra könyvelési rendszerről új Gazdálkodásirányítási Rendszer (GIR), nevezetesen az Oracle Financial (OF) rendszer alkalmazására tér át. A GIR rendszer az Oracle applications programcsomagjára, illetve annak a MÁV Rt. sajátosságainak megfelelően testre szabott változatára épül.

Az új rendszer lehetővé teszi, hogy valamennyi felhasználó minden egyes számlája azonnal megjelenjen a könyvelésben, ez-

által naprakész pénzügyi-számviteli információ áll a vezetők rendelkezésére, ami fontos szerepet játszik a döntések előkészítésében. A MÁV üzleti folyamataira épülő rendszerben a bizonylatolás, a gazdasági események rendszerbe kerülése az alaptevékenységeket szolgáló szakigazgatóságokon és főnökségeken történik.

Az 2001-es évben kívánja a MÁV bevezetni az új fuvarrendszert, amellyel lehetővé válik az áruszállítási bevételek vonalszakzonkénti megoszlásának vizsgálata a fuvarszámlák alapján. A rendszer bevezetéséig a vonalszakzok eredményességének elemzése bevételi oldalról a jelenleg is

alkalmazott teljesítményarányos megosztás módszerével, az utókalkuláció keretében történik.

Az Oracle integrált rendszer, amely központi számítógépen kerül telepítésre egyetlen közös adatbázisba. Ehhez a központi szerverhez kapcsolódnak majd az egyes felhasználók termináljai függetlenül attól, hogy az ország melyik részén van a munkaállomás és a felhasználó milyen munkakörben dolgozik.

A GIR rendszerhez való hozzáférés szabályozása a jogosultsági rendszeren keresztül történik. Ez a rendszer valamennyi felhasználó számára kijelöli, hogy milyen szervezetek adatait láthatja, me-

lyik modulra léphet be, azon belül milyen adatokat kérdezhet le, módosíthat.

Lezajlott a 13 oktatási központban 3 ezer 540 végfelhasználó oktatása.

Folyamatban van a MÁV új rendszer szerinti folyamatainak ügyviteli szabályozása, az eljárási rend, utasítások kidolgozása

Az Oracle Financial gazdálkodásirányítási rendszer októberben került átadásra 10 modul egyidejű bevezetésével, 1500 munkahelyen közel 4 ezer 500 végfelhasználó bevonásával. Ilyen nagyságrendű rendszer bevezetése nemcsak Magyarországon, hanem világszerte is kiemelkedő.

Dr. Rixer Attila

A hazai vasúti közlekedési

koncepció európai jövőkép- és stratégiaelemerei

II. A magyar vasutak revitalizációs stratégiájának EU-konform logikai kerete, alap-elemei és alapelvei

1. Bevezető megfontolások

A hazai vasúti közlekedési koncepció nyilvánvalóan a hazai összközlekedési koncepció egyik részleme, amelyben az összközlekedési koncepció vasúti közlekedési vonatkozásait, elemeit, alapelveit kell kibontani, finomítani és konkretizálni.

Természetesen az összközlekedési koncepció alapján nemcsak a vasútra, hanem a többi közlekedési alágazatra is ki kell munkálni az alágazati koncepciót.

Ugyanakkor a részletesen kidolgozott alágazati koncepciók alapján ellenőrizni kell az alágazati kapcsolódási pontokat és az összközlekedési vonatkozásokat, és szükség esetén át kell vezetni a megfelelő korrekciókat, el kell végezni a szükséges illesztéseket.

Emellett fontos koordinációs feladat az egyes alágazati koncepciók, valamint az összkoncepció egyeztetése, illetve összehangolása a szomszédos országok, illetve az adott eurorégió vonatkozó koncepcióival.

Alapvető további feladat természetesen még az így harmonizált nemzeti koncepciók összehangolása európai szinten, azaz a tagállami koncepciók EU-szintű harmonizációja.

Természetesen itt is érvényesül az EU azon tervezési, illetve szabályozási modellje, hogy a közös elemeket, vezérelveket, meghatározó alapelveket, stratégiai célokat és közös akciókat az EU szint-

jén kell szabályozni, míg a részletes megoldásokat, konkrét eljárásokat, egyedi akciókat és részleteket a *szubszidiaritási elvnek* megfelelően a *nemzeti szinteken* kell megvalósítani. A helyes eljárás tehát a *gördülő tervezés* és az *iteratív megközelítés* elvének szisztematikus alkalmazása.

A jelen cikksorozat I. részében a megjelent a Közlekedéstudományi Szemle 2000. évi 10. számában a vasúti közlekedési koncepció *európai integrációs stratégiai logikai keretét* mutattam be az *EU acquis communautaire* átvételére — ami lényegében a csatlakozás tartalmi lényege —, amelyet az EU Bizottság 1995. évi ún. előcsatlakozási belső piaci Fehér Könyve vázol fel, valamint az Európai Megállapodás és a csatlakozási partnerség támogat.

A jelen cikk *célja* az ugyancsak az I. részben felvázolt vasúti közlekedési elsődleges *célt és küldetést* megvalósító vasúti revitalizációs stratégia logikai keretének, alapelemeinek és alapelveinek tisztázása a vonatkozó EU-szintű stratégia alapján.

A *célelés és a küldetés megvalósítás tervezett fázisai*, illetve *részfeladatai*:

- a nemzetközi, a társadalmi, a gazdasági, a természeti és a művi, valamint a piaci *környezet* hosszú távú trendjeinek, lehetőségeinek és kockázatainak feltárása,
- a hazai gazdasági-társadalmi *adottságok*, kompetenciák, erőforrások, erős és gyenge pontok azonosítása, felmérése és értékelése,
- a lehetőségeket hasznosító és a hazai gazdasági-társadalmi erőseket megtartó, a kockázatokat kiküszöbölő és elkerülő, és a ha-

- zai gyengeségeket fejlesztő és erősítő *stratégia* kialakítása,
- a cél érdekében a rendelkezésre álló hazai és EU-*erőforrások* hatékony és hatásos felhasználási lehetőségeinek és módjainak meghatározása és kifejtése,
- a célok elérését, illetve a stratégia megvalósítását támogató szabályozó, képzési stb. *intézményrendszer és -célok* meghatározása, célmegvalósító hatásmechanizmusának feltárása és célirányú hatásirányítása.

A *stratégiai tervezési módszertan* alapján a hazai vasúti stratégia kialakításának célszerű *logikai váza* a következő:

- fel kell vázolni a tervezési-cselekvési időtávnak megfelelő legvalószínűbb *scenáriót* (forgatókönyvet),
- ki kell alakítani a *scenáriónak* megfelelő *jövőképet*,
- meg kell határozni a *jövőképek* megfelelő *stratégiai célokat*, és
- a *jövőképet*, valamint a *célokat* megvalósító *stratégiát*,
- össze kell állítani a *stratégiát* megalapozó, illetve megvalósító *akciótervet*, és
- az azt támogató *technológiai kutatási és fejlesztési programot*.

Az *európai vasutak jövőképe* a legmarkánsabban az *EU Bizottságának* a közösségi vasutak revitalizációs stratégiájáról szóló *1996. évi Fehér Könyvében* és az *UIC 1997. évi Vasútervében* jelenik meg. Ezt a képet a személyszállítás tekintetében még az *EU Bizottságnak* a Polgári Hálózatról szóló *1995. évi Zöld Könyve* egészíti ki.

A hazai vasúti stratégia és jövőkép tekintetében a három közül az első és a harmadik koncepcionális jellegű. Az első, az ún. *vasúti Fe-*

hér Könyv szinte teljes mértékben adaptálható a *magyar vasutak revitalizációs jövőképeként és stratégiájaként*, a harmadik az ún. *polgári közlekedési Zöld Könyv* ugyancsak szinte teljes mértékben adaptálható a *magyar vasutak tömegközlekedési jövőképeként és stratégiájaként* (bár ez a dokumentum a teljes közlekedésre, azaz az egyénire és a közúti és városi tömegközlekedésre is irányul). A második dokumentum, az *UIC Vasúterv, az európai vasutak jövőképe és stratégiai céljai* mellett még a *stratégiai területeket, a technikai-technológiai stratégiákat és a lebontott akcióprogramot* is tartalmazza. Ebbe a keretbe kell bekapcsolni a *magyar vasutak K + F stratégiáját*.

A jelen cikkben a vasúti Fehér Könyv felépítését és tartalmát mutatom be, az UIC Vasúterv és a polgári közlekedési Zöld Könyv stratégiai vonatkozásait a cikksorozat következő részeiben ismertetem.

2. A magyar vasutak revitalizációs stratégiai kerete az EU Bizottság vasúti Fehér Könyv alapján

Az EU Bizottság 1996. évi ún. *vasúti Fehér Könyve* kiváló *vasúti revitalizációs stratégiai vezérfonalat és keretet* képvisel a magyar vasutak számára is a stratégiai

– alaphelyzet,
– keret és
– kulcselemek/kulcsterületek/részstratégiák tekintetében (1.táblázat).

Az 1.táblázat egyben a *Fehér Könyv témaváza* is. A következő 2-8. táblázatok egyrészt részletezik a Fehér Könyv tartalmát, másrészt logikai fázisokra, illetve szegmensekre bontják a stratégiát.

A 2.táblázat az európai vasutak *stratégiai alaphelyzetét* változtatja fel – a közlekedési
– igények,
– tendenciák és
– problémák/következmények tekintetében –, amely szerint

1.táblázat:

Az EU Bizottság 1996. évi ún. *vasúti Fehér Könyv*ének felépítési sémája és stratégiaváza

STRATÉGIAI ALAPHELYZET

- közlekedési igények
- közlekedési tendenciák
- problémák/következmények

STRATÉGIAI KERET

- küldetés
- cél
- követelmények
- erősségek
- gyengeségek

MEGÚJULÁSI STRATÉGIA KULCSELEMEI/KULCSTERÜLETEI

- vasútvállalatok pénzügyi és irányítási újrastrukturálása
- piaci erők bevezetése a vasútvállalatokon belül
- vasúti közszolgáltatási kötelezettségek szerződéses szabályozása
- nemzeti vasútrendszerek integrációja
- vasútvállalati szociálpolitika

– társadalmi és gazdasági igény van a vasúti személy- és áruszállításra,
– alapvető trend a közlekedési igények folyamatos növekedése,
– sajnálatos a vasúti személy- és áruszállítás – bár eltérő mértékű és irányú, de – piaci arányának romlása,
– megengedhetetlen az új közúti

infrastruktúrák ellenőrizetlen építése a vasúti infrastruktúrák ellenőrzöttsége mellett,
– sajnálatos az életminőségre és a környezetre káros közlekedési következmények – főként a két előbbi vonatkozás miatti – fokozódása.

A 3.táblázat az alaphelyzetet javító *stratégiai keretet* mutatja be

2.táblázat:

Az európai vasutak stratégiai alaphelyzete

STRATÉGIAI ALAPHELYZET

Közlekedési igények

társadalmi és gazdasági igény a

- megbízható
- biztonságos
- kedvező díjszintű
- gyors

közlekedésre (személy- és áruszállításra)

Közlekedési tendenciák

- növekvő közlekedési forgalom (1970–1994)
 - személyforgalom (utaskm)
 - vasúti 25%-os növekedés
 - egyéni személygépkocsis 120%-os növekedés
 - teljes személyszállítás/közlekedés 100%-os növekedés
- áruszállítás (átkm)
 - vasúti 23%-os csökkenés
 - közúti 150%-os növekedés
 - teljes áruszállítás 70%-os növekedés
- új közúti infrastruktúrák ellenőrizetlen építésel

Problémák/következmények

- közlekedési zsúfoltság
- növekvő környezeti terhelés
- zajterhelés
- balesetek és káresetek
- természeti erőforrások terhelése

- a vasúttársaságok küldetése,
- és stratégiai vezércélja,
- a vasúttársaságokkal és
- azok szolgáltatásaival szemben támasztott követelmények, valamint
- a vasúti szállítási mód erősségei és gyengeségei tekintetében, amely szerint a stratégiának
- biztosítania kell, hogy a vasutak betölthessék társadalmi-gazdasági küldetésüket,
- a stratégiai cél(ok) elérésére kell irányulnia,
- a vasúttársaságokkal és azok szolgáltatásaival szemben támasztott követelmények teljes körű teljesítésére kell fókuszálnia és kiterjednie,
- a vasúti szállítási mód erősségein kell alapulnia, és
- biztosítani kell egyrészt az erősségek (meglévő kulcskompetenciák) fenntartását és továbbfejlesztését, másrészt
- a gyengeségek (hiányos vagy hiányzó kompetenciák) kompenzálását.

A további táblázatok az európai vasutak stratégiai kulcselemeit/kulcsterületeit, illetve *részstratégiáit* mutatják be, éspedig

- a vasútállalatok *pénzügyi és irányítási újrastrukturálási stratégiáját* (4. táblázat),
- a vasúttársaságokon belül a *piaci erők bevezetésének stratégiáját* (5. táblázat),
- a vasúti *közszolgáltatási kötelezettségek szerződéses rendszerének* kialakítási stratégiáját (6. táblázat),
- a nemzeti vasútrendszerek *integrációs stratégiáját* (7. táblázat), valamint
- a vasútállalatok *szociálpolitikai* stratégiáját (8. táblázat),

a problémák/célok következmények/irányelvek megoldások/feladatok *szerkezetben*.

A Fehér Könyv az egyes stratégiák tekintetében *javaslatokat és tervezett intézkedéseket* is tartalmaz a Bizottság további tevékenységére vonatkozóan a vasutak revitalizációjának területén.

3. táblázat:

Az európai vasutak stratégiai kerete

STRATÉGIAI KERET

Küldetés

hozzájárulás a társadalmi és a gazdasági mobilitás környezetbarát fenntartásához a vasút révén

Cél

piaci versenyképesség a többi szállítási móddal szemben

Követelmények

- vasútállalattal szemben
 - teljesítőképeség
 - hatékonyság
 - ügyfél-orientáció
 - felhasználóbarátság
- vasúti szolgáltatásokkal szemben
 - megbízhatóság
 - biztonság
 - környezetbarátság
 - komplex szolgáltatás/szerviz
 - teljes logisztikai lánc
 - interoperabilitás
 - gyorsaság
 - kedvező díjszint

Erősségek

- közép- és kelet-európai országok kiterjedt vasúthálózata
- Alpokon átmenő tranzitforgalom
- kötött pálya
- környezetbarátság
- nemzeti monopóliumok
- nagy tömegek nagy távolságra szállítása

Gyengeségek

- ördögi kör (a szolgáltatások területi korlátozásával csökken a hálózati előny és a bevétel csökken, a támogatási igény nő)
- internális infrastruktúra-költség
- tisztázatlan pénzügyek
- hiányzó piaci erők
- hiányzó interoperabilitás
- nemzeti szolgáltatásokra szegmentálódás
- az infrastruktúra-költségek túlságosan magas szintje
- az infrastruktúra-tulajdonosok monopolhelyzete az üzemeltetőkkel szemben
- tiszta és egységes irányelvek hiánya a pályadíj megállapítására és
- a menetvonalak kiutalására

A megújulási stratégia kulcselemei/kulcsterületei

- vasútállalatok pénzügyi és irányítási újrastrukturálása
- piaci erők bevezetése a vasútállalatokon belül
- vasúti közszolgáltatási kötelezettségek szerződéses szabályozása
- nemzeti vasútrendszerek integrációja
- vasútállalati szociálpolitika

Ezeket a 9. táblázat foglalja össze.

3. A vasútállalatok pénzügyi és irányítási újrastrukturálási stratégiájának alapelemei

A vasútállalatok *egészséges pénzügyi helyzete* a független és dinamikus vállalati ügyvezetés *előfeltétele*. Az ezzel kapcsolatos főbb *múltbani hiányosságok és problémák*:

- az állami támogatások világos célleírásának hiánya (ezért a támogatásoknak pusztán veszteségkiegyenlítő szerepe volt),
- nem voltak világos pénzügyi célok,
- hiányzott a vezetői kezdeményezés,
- a kereskedelmi nyomás elégtelen volt a veszteségek és a hitel-felvételek korlátozására,
- nem alkalmaztak megfelelő nyereség-veszteség számítást az egyes szolgáltatások nyereséges-ségének, vagy veszteségének ki-mutatására,
- az üzemviteli feltételeknek nem megfelelő, túlméretezett beruhá-zások pénzügyi veszteséghez ve-zettek,
- a vasútvállalatokkal szembeni állami (közvetlen és közvetett)
- elsősorban közszolgáltatási – kötelezettségek pontos megfogal-mazásának és
- a kötelezettségből eredő terhek teljes és közvetlen kiegyenlítésé-nek hiánya,
- a vasútvállalati jármű, anyag, szolgáltatás stb. beszerzések álla-mi szintű orientálása (nyílt tende-rek nélkül, kijelölt nemzeti vagy külföldi szállítóktól).

A múltbani hiányosságok és problémák kezelése egyben a *megoldás kulcselemei* is. A helyes és egységes megoldás érdekében az EU Tanács erre vonatkozó *EU-jogszabályokat* dolgoztattott ki és hagyott jóvá, amelyek

- a Tanács 91/440/EGK irányelve (a Közösség vasútjainak fejlesztéséről),
- a Tanács 91/1893/EGK rendelete a 69/1191/EGK rendelet módosításáról (a tagállamok eljárásáról a közszolgáltatás fogalmával kapcsolatos követelmények tekintetében a vasúti, közúti és belvízi közlekedés területén),
- ide sorolható két korábbi rendelet is, amelyek
- a Tanács 69/1192/EGK rendelete (a közös szabályozásról a vasútvállalatok számláinak szabványosítása érdekében) és
- a Tanács 70/1107/EGK rendelete

4.táblázat:

Az európai vasútvállalatok pénzügyi és irányítási újrastrukturálási stratégiájának alapelemei

VASÚTVÁLLALATOK PÉNZÜGYI ÉS IRÁNYÍTÁSI ÚJRA-STRUKTURÁLÁSA

– Problémák

igazgatási okokból

- állami támogatások céljának tisztázatlansága (a veszteség kiegyenlítése)

- a pénzügyi célok nem világosak

- menedzsmentkezdeményezések hiánya

- kereskedelmi nyomás elégtelensége

- nyereség-veszteség számítás nemmegfelelősége

- nagy méretű beruházások nemmegfelelősége az üzemi feltételeknek

- államilag engedélyezett felső korlátos hitelfelvétel a hitel-megbízhatóság vizsgálata nélkül

közszolgáltatási kötelezettség miatt

- a vasútvállalatok közvetlen és közvetett kötelezettségekkel való megterhelése, azok pontos körülhatárolása és közvetlen kiegyenlítése nélkül

- az állam által előírt nemzeti beszállítóktól való beszerzés

- foglalkoztatottsági, szociális és területi fejlesztési célokat

- szolgáló közérdekű közlekedési szolgáltatások kötelezettsége

– Következmények

- hanyatló áruforgalom/stagnáló személyforgalom

- személy- és áruforgalom bevételeinek folyamatos visszaesése

- üzemviteli költség-támogatás növekedése

- a személyzetleépítés ellenére a személyzeti költségek növekedése

- tőkeintenzitás növekedése

- eladósodás növekedése

– Megoldási irányelvek

állami felelősség

- pontos pénzügyi célok kijelölése

- illetékességek/hatáskörök szétválasztása az állam és a vasútvállalatok között

- adósság pénzügyi szanálása

- közszolgáltatások teljes ellentételezése

- rendkívüli szociális költségek kiegyenlítése

- infrastruktúra-fejlesztés előmozdítása

vasútvállalati felelősség

- kereskedelmi szempontok szerinti üzemeltetés

- világos, áttekinthető pénzügyi struktúra és menedzsment-felelősség

- költségek és bevételek pontos felbontása

te (a vasúti, közúti és belvízi közlekedés támogatásáról).

Az előzőek alapján a vasútvállalatok *revitalizációs stratégiájának főbb elemei:*

- a pontos pénzügyi célok meghatározása,

- az állami és a vasútvállalati illetékességek és hatáskörök világos elválasztása,

- a múlt adósságterheinek pénzügyi szanálása az állam részéről,

- a vasútvállalatok kereskedelmi szempontok alapján történő vezetése és működése,

- az állami közszolgáltatási kötelezettségek teljes állami ellentételezése,

- a vasútvállalati rendkívüli szociális költségek állami átvállalása,

- a vasútvállalatok drasztikus költségcsökkentése,
- a költségek és a bevételek világos bontása a szolgáltatások szerint.

Megjegyzés (a stratégia különös hazai – és KKE – vonatkozása): Az EU-tagvasutak pénzügyi adóssága – amelyek szanálása tagállami kötelezettség – általában a vasútvállalatok – folyamatos és normális – pályaépítési, -korszerűsítési, járműállomány-fejlesztési stb., azaz beruházási tevékenységei következtében keletkezett, míg a közép- és kelet-európai (KKE) országok (illetve EU társult és tagjelölt országok) nemzeti vasútvállalatai – így a MÁV Rt. is – lényegében – abnormális módon – folyamatos pálya- és járműállományi korszerűsítés-elmaradás mellett – lényegében működési költségeik fedezéséért – adósdotak el. Ezért a KKE országok vasútvállalatai tekintetében a pénzügyi szanálás mellett még *műszaki rehabilitációra* (szanálásra) is szükség van, amivel az *EU-vasutak revitalizációs stratégiáját a KKE-vasutak számára ki kell egészíteni*.

A pénzügyi és irányítási újraszervezési *stratégia* előzőekben részletezett *alapelemeit* a 4. táblázat foglalja rendszerbe.

4. A piaci erők bevezetési stratégiájának alapelemei a vasúti szektorban

A piaci erők, azaz a *piaci verseny bevezetése* a vasúti közlekedés piacán a revitalizációs stratégia további kulcseleme, amely a piaci versenymechanizmusok és hatásuk révén *ösztönözné a vasútvállalatokat*

- a költségek csökkentésére,
- a szolgáltatások minőségének javítására,
- az új termékek fejlesztésére, és
- a piaci rések felkutatására és kihasználására.

A piaci erők bevezetésével kapcsolatban a következőket kell figyelembe venni:

5. táblázat:

A piaci erők vasúttársaságokon belüli bevezetésének stratégiai alapelemei

PIACI ERŐK BEVEZETÉSE A VASÚTVÁLLALATOKON BELÜL

– Cél

- a vasútvállalatok (menedzsmentjének és munkatársainak) ösztönzése

- a költségek csökkentésére
- a szolgáltatás minőségének javítására
- új termékek és
- új piacok kialakítására

– Megoldások

- *nemzetközi* forgalomban

- *hosszú távon*: állandó és teljes szabad hozzáférés a pályához a nemzetközi (határátlépő) személy- és áruszállításban

- a szolgáltatás kiterjesztése a teljes logisztikai láncra az eddigi szegmentáció (nemzeti szolgáltatások kombinációja) helyett

- új tőkék bevonása

- új üzemeltető vállalatok alapítása

- új piacok feltárása

- új tapasztalatok az együttműködésben

- új szolgáltatások kialakítása

- új üzemeltetők belépése

- egyszerűbb menetvonal-elosztás

- rövidebb és egyszerűbb határkezelés

- korrekt és vonzó díjszabás

- *átmenetileg*: transzeurópai nemzetközi gyorsforgalmi áruszállítási vasútvonalak kijelölése, és ezeken a hozzáférés megnyitása az áruforgalomra, fokozott áruforgalmi elsőbbséggel, korrekt, vonzó pályadíjjal, lerövidített határkezelési eljárással, független nemzetközi menetvonal-elosztással

- már érvényes, illetve folyamatban lévő: vasútvállalatok nemzetközi csoportosulása számára a pályához való jutás jogának megadása

- határátlépő áruszállítási szolgáltatásokra azon tagállamok között, amelyekben a társállalatnak telephelye van,

- a közösség teljes területén a kombinált áru fuvarozásban

- *belföldi* forgalomban

- a távolsági forgalomban a pályához való szabad hozzáférés biztosítása

- az elővárosi és regionális közlekedésben (időben és térben korlátozott) kizárólagos koncesszionálás nyílt tenderezzel

– Feladatok

- a pályához jutási jog gyakorlati megvalósulása

- a megfelelő előfeltételek megteremtése a hozzáférési jog hatékony gyakorlása érdekében

- pályadíjak meghatározásához egységes és világos alapelvek

- pályadíjak beszedésének egységes szabályozása

- menetvonalak kiutalásához egységes és világos követelmények
- menetvonalak kiutalásának egységes szabályozása és függetlenségének biztosítása

- elegendően nyitott és rugalmas menetrendek az új piaci résztvevők számára a pályához való hozzáférés lehetővé tételére

- integrált vasútvállalatok esetében a pályavasút és az üzemeltető vasút menedzsmentjének és számvitelének elválasztása

- a koncesszionálás egységes és világos alapelveinek meghatározása és egységes szabályozása, és függetlenségének biztosítása

6. táblázat:

A vasúti közszolgáltatási szerződések intézményesítési stratégiájának
alapelemeiVASÚTI KÖZSZOLGÁLTATÁSI KÖTELEZETTSÉGEK SZERZŐ-
DÉSES SZABÁLYOZÁSA

– Alapelv

a (közérdekű) szolgáltatások az európai gazdaság és társadalom központi eleme

– Cél

tartós és minőségi mobilitási kínálattal hozzájárulni a fenntartható fejlődéshez, a szociális összetartozáshoz és a területi kiegyensúlyozottsághoz

– Megvalósítási mód

állami beavatkozás a piacba; szabályozott díjszabással, vagy rendszeres és teljes körű vasúti szolgáltatás szavatolásával

– Irányelvek

- az állami támogatás fejében jobb és hatékonyabb közszolgáltatás
- átláthatóság az állam és a közlekedési vállalatok pénzügyi kapcsolataiban
- piacgazdasági elemek bevezetése a közszolgáltatások korszerűsítésének ösztönzésére
- szubszidiaritás a történelmi, jogi és kulturális sajátosságok miatt

– Eredmények

- a javulás és a hatékonyság növeli a közszolgáltatás minőségét és mennyiségét
- a közszolgáltatások javítják a piac hatékonyságát
- a közszolgáltatások szociális alkotóelemekkel egészítik ki a piacot

– Megoldások

- a közszolgáltatások és ellentételezésük szerződéses szabályozása az állam és a közlekedési vállalatok között (a közszolgáltatások pontos specifikálása a minőség, állandóság, rendszeresség, hozzáférhetőség, mennyiség tekintetében, a megegyezéses térítés pontos megállapítása, az ellentételezés állami felelőssége, a közlekedési vállalatok költség- és veszteségfelelőssége)
- piaci erők bevezetése

– a piaci erők bevezetése a főbb vasúti piaci területekre differenciáltan, illetve különböző megoldásokkal történhet,

– a piaci erők bevezetésével kapcsolatosan ugyanakkor problémák is jelentkeznek, amelyeket tisztázni kell, illetve amelyeket meg kell oldani,

– a piaci erők fázisos bevezetésének első lépése a hozzájutási jog intézményesítése, a második az előfeltételek megteremtése a jog hatékony gyakorlása érdekében.

4.1. A piaci erők bevezetésének differenciált megoldása a főbb vasúti piaci területeken

A továbbiakban vizsgált főbb piaci területek a következők:

- a pályakapacitások piaca,
- a nemzetközi személy- és áruszállítás,
- a nemzeti személyközlekedés.

A pályakapacitások piaca a nemzetközi személy- és áruszállításban

A 91/440/EGK irányelv egyik kulcsintézkedési előírása a vasúti pályaiüzemeltetés (infrastruktúra-üzemeltetők = IÜ) és a vasúti szállítási szolgálat (vasútállalatok = VV) elkülönítése (számvetileg kötelezően – szervezetileg fakultatívan). Az irányelv ehhez kapcsolódóan rendelkezik még a nemzetközi személy- és áruszállításban

- a pályához férési jog liberalizációjáról,

– a szállítási VV-k engedélyezéséről,

– a pályakapacitások igénylési és kiutalási eljárásáról, és

– az ezzel kapcsolatos pályakapacitás-használat díjainak megállapításáról és megfizetéséről, illetve az ezzel kapcsolatos eljárásról, továbbá

– a pályakapacitás-menedzsmentről.

Ezek részletesebb EU-szintű szabályozására az EU Tanács kidolgoztatta és jóváhagyta

- a 95/18/EK irányelvet (a vasút-vállalatok engedélyezéséről) és
- a 95/19/EK irányelvet (a vasúti pályakapacitások kiutalásáról és a pályahasználati díjak kiszámításáról).

Ezek a szabályozások lehetővé teszik az ún. *eurolicenszek* (az EU teljes területére kiterjedő vasútvállalati engedélyek) megadását a 95/18/EK irányelv feltételi előírásait teljesítő meglévő és új alapítású VV-k (és azok nemzetközi csoportosulásai) számára az EU-n belüli tagállami határokat átlépő személy- és áruszállításban, illetve a közúti-vasúti kombinált áruszállításban a pályához férési jog megkülönböztetésmentes megszerzését.

Az IÜ-k és a VV-k elkülönítése és a pályához férési jog liberalizálása révén egy új szállítási piac, a pályakapacitások eladási-vételi piaca jön létre, az új piac új típusú szereplőivel (1. ábra). Ezáltal a VV-k számára lehetségessé válik a pályakapacitási piac keresleti oldalán:

- a határok nélküli piacokra fejlesztett (háztól házig, illetve állomástól/termináltól állomásig/terminál) teljes körű és átfogó szállítási szolgáltatások kialakítása és teljesítése, valamint
- az új piacok feltárása.

Ugyanakkor a pályához férési liberalizációja a pályakapacitási piac kínálati oldalán új IÜ-k, illetve új szereplők (pl. OSS-ek) megjelenését teszi lehetővé, amelyek új és jobb szolgáltatásokat kínálnak fel a meglévők mellett.

7.táblázat:

Az európai vasútszisztem integrációs stratégiájának alapelemei

NEMZETI VASÚTRENDSZEREK INTEGRÁCIÓJA

– Cél

a határtartózkodás nélküli szabad vasúti közlekedés

– Alapproblémák

- a hazai piacokra összpontosító, nemzeti vasúttársaságokra szegmentáció a kínálat oldaláról a vasútszisztem és

- a beszállító ipar, valamint
- a kutatás-fejlesztés tekintetében

– Következmények

- országoként, illetve nemzeti vasutanként eltérő üzemi előírások és
- műszaki normák a gördülő állomány és az infrastruktúra tekintetében
- korlátozott interoperabilitás
- beszállítói diszkrimináció

– Megoldások az integrált piac megteremtéséhez

- műszaki harmonizáció
- vasúti berendezések, járművek beszállításának egységes szabályozása és nyílt tendereztetése
- egységes, szabványosított műszaki specifikációk (harmonizálás) a vasúti és a városi vasúti gördülőanyag-
ra, az infrastruktúra-elemekre, állomásokra stb.- a nagysebességű vonatok egységes műszaki specifikációs eljárásának kiterjesztése a hagyományos vasút-
ra

- az idősek és mozgáskorlátozottak hozzáférhetőségének fokozását szolgáló műszaki megoldások kialakítása

- teljes interoperabilitás megteremtése

- egységes előírások, közös specifikációk a villamosításra, a biztosításra, az üzemeltetésre, a kísérőszemélyzet minőségére stb.

- egységes úr- és rakszelvevények a kombinált fuvarozásban

- a transzeurópai útvonal-hálózati potenciál interoperabilitási vizsgálata és

- ennek eredményeképpen a költségkímélő projektek pénzügyi támogatása

- integrált információs rendszer kialakítása a vám-, állatorvosi és növényvédelmi, hatósági és az üzem-
viteli vonatfeldolgozási és -kezelési eljárások egységes és időhatékony végzésére

- infrastruktúra

- az egyes országok közlekedési infrastruktúrájának transzeurópai hálózattá összekapcsolása a
személyközlekedés és

- az áruszállítás tekintetében

- költségkímélő forgalomkoncentráció megvalósítása

- az intermodalitás támogatása

- a veszélyes áruk vasúti szállításának fokozása

- hálózati szűk keresztmetszetek feltárása és megszüntetése

- az úrszelvevény-korlátozások feloldása, illetve

- a megnövelt úrszelvevények célzott kialakítása adott viszonylatokban, illetve

- a tervezett vagy meglévő nagy úrszelvevényű viszonylatok jobb kihasználása

- biztonság

- a közúti és a vasúti közlekedésre egységes biztonsági elvek érvényesítése

- a nemzeti vasutak biztonsági előírásainak egységesítése

- zajterhelés

- egységes és közös vasúti zajcsökkentési eljárások kidolgozása és alkalmazása

- közös vasúti zajvédelmi politika kialakítása

- a pályadíjak zajszintfüggő kialakítása

- kutatás

- közös kutatási program kialakítása

- a következő súlypontokkal

üzemi költségek csökkentése

a szolgáltatások minőségének, megbízhatóságának, hatékonyságának, rugalmasságának javítása

biztonság fokozása

fenntarthatóság

telematika alkalmazása

ERTMS kialakítása

- a társadalomgazdasági és a technológiai kutatások integrációja

- Task Force kiterjesztése

8. táblázat:

A vasútvállalati szociálpolitikai stratégia alapelemei

VASÚTVÁLLALATI SZOCIÁLPOLITIKA

– *Alapprobléma*

- megkezdődött és folytatódó állásleépítés és létszámcsökkentés
- a versenyképességet szolgáló termelékenységgemelés kényszeréből,
- a pangó kereslet és
- az állam csökkenő támogatási hajlama következtében
- a közúti versenynyomás miatt
- a műszaki innováció révén
- a fokozódó költségvetési korlátozás miatt

– *Célok*

- a teljesítőképesség érzékelhető javításával a vasúti rendszer fenntarthatóságának biztosítása, és ennek következtében a munkahelyek megtartása
- a pályához való szabad hozzájutás következtében az új forgalmakat generáló új üzemeltetők által új munkahelyek létesítése, illetve a meglévők megtartása
- a vasút versenyképességének fokozásával a meglévő munkahelyek biztonságának megteremtése

– *Megoldások*

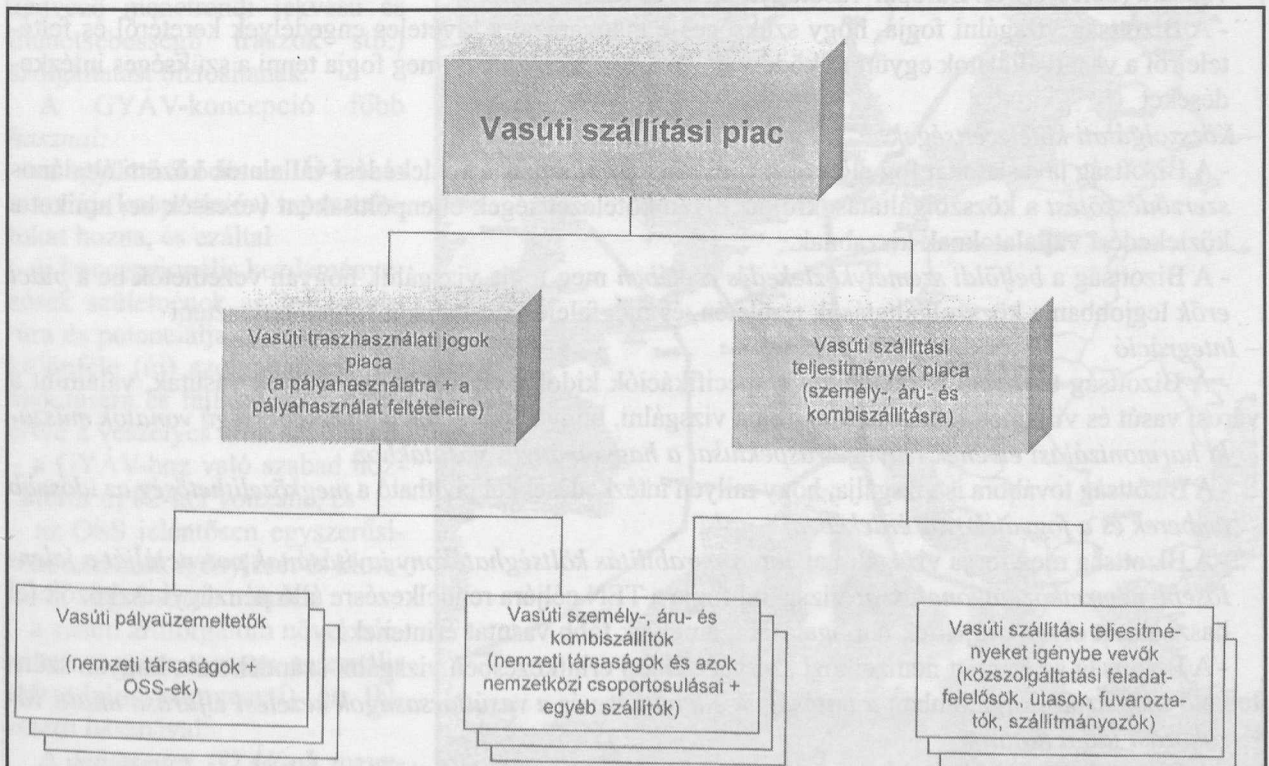
- munka- és üzleti folyamatok újraszervezése
- új és egyszerűbb szervezeti struktúra kialakítása
- illetékességek fokozott delegálása
- technológiai és szakképzési beruházások
- munkafeltételek harmonizálása
- a feleslegessé váló személyzet új vasúti feladatokra (vevőkapcsolat, utastájékoztató, utasgondozás stb.) átállítása
- elbocsátott vasúti munkaerő állami átképzése
- Európai Szociális Alapítvány és az
- ADAPT-kezdeményszerzés kiterjesztése a vasúti szerkezetváltásra
- vasúti dolgozók biztonságának és egészségvédelmének szavatolása
- egységes és közös vasúti munkaidő-szervezési alapelvek kialakítása és alkalmazása

Ez az újszerű piaci verseny viszont a meglévő IÜ-eket ösztönözné a teljesítményeik javítására.

A transzeurópai gyorsforgalmi áruszállítási vasútvonalak koncepciója

A pályakapacitások szabad piacának állandó és teljes megnyitására átmeneti intézkedéseket kell hozni az életminőség- és a környezetvédelmi okokból a vasúti áruszállítás versenyképességének javítására, illetve a vasút áruforgalmi potenciáljának kihasználására.

Ennek egyik sokat ígérő eszköze a *Transzeurópai Gyorsforgalmi Áruszállítási Vasútvonalak* (GYÁV, illetve az angol elnevezés rövidítésével: TERFF) kialakítási koncepciója. A GYÁV-koncepció lényege, hogy az illetékes tagállamok, az IÜ-k és a VV-k véleményezése alapján kijelölésre kerülnének a GYÁV-ok, amelyekben az illetékes IÜ-k együtt lehetővé tennék – előre meghatározott és meghirdetett traszok (vasúti menetvonalak) tekintetében – a pályához jutást valamennyi áruszállító VV számára



1. ábra: A vasúti jogok és teljesítmények piaca és szereplői

9.táblázat:

A vasúti Fehér Könyvben feltüntetett, a Bizottság által tervezett intézkedések és javaslatok összefoglaló bemutatása

BIZOTTSÁGI JAVASLATOK ÉS TERVEZETT INTÉZKEDÉSEK

– Pénzügyek

- 1997-től a Bizottság rendszeres időközökben tudósítani fog arról a haladásról, amit a tagállamok az adósság leépítésében és a pénzügyi helyzet javításában értek.
- Az 1993 óta felhalmozott adósságokra és a folyamatos veszteségekre a Bizottság csak akkor fog állami támogatást engedélyezni, ha a Szerződés határozatainak eleget tettek (azaz csak olyan átalakítási programmal összekötve nyújtják, aminek célja a gazdasági életképesség elérése). Az ehhez szükséges speciális szabályokat és irányelveket ki fogják dolgozni.
- A Bizottság értékelné fogja a Közösség jogi előírásainak megvalósulását a vasútvállalatok számláinak normalizálásáról, valamint annak jelentőségét a mai feltételek között.
- A Bizottság által felállított közös irányelvekkel kell az egységes költségelszámolást szavatolni a közlekedési módok és eszközök közötti versenytorzulás kizárása céljából.

– Piaci erők bevezetése

- A Bizottság fenntartja 1995. júliusi javaslatát a 91/440/EGK irányelv módosítására, ami szerint a *pályához jutás jogát* minden *határátlépő áru- és személyszállítási szolgáltatásra* ki kell terjeszteni. Nyomatékosan sikra fog szállni a javaslat mielőbbi elfogadásáért.
- A *belföldi személyközlekedés* esetében a Bizottság optimális gyakorlati intézkedéseket fog vizsgálni a piaci erők bevezetésére, és ehhez megfelelő javaslatokat fog előterjeszteni.
- A Bizottság a Közösség jogi előírásainak módosítását fogja javasolni, hogy a *pálya és üzemeltetés elválasztását* két leválasztott üzletágba kérje, elválasztott ügyvitellel és számvitellel.
- A Bizottság elő fogja mozdítani egy sor *transzeurópai gyorsforgalmi áruszállítási vasútvonal* sürgős megteremtését. Ehhez ősszel dokumentumot fog megjelentetni közelebbi részletekkel, és a közeli jövőben konferenciát fog rendezni.
- A Bizottság további irányelveket fog vizsgálni a *pályadíj beszédésére és a pályakapacitás kiutalására*,

és adott időben javaslatokat fog előterjeszteni.

- A Bizottság különböző lehetőségeket fog megvizsgálni a jövő *vasútfejlesztése intézményi keretének* javítására (beleértve az Európai Vasútügynökség intézményét).
- A Bizottság vizsgálni fogja, hogy szükséges-e magyarázat a kivételes engedélyek keretéről és feltételeiről a vasútvállalatok együttműködése céljára, és adott esetben meg fogja tenni a szükséges intézkedéseket

– Közszolgálati kötelezettségek

- A Bizottság javaslatokat fog előterjeszteni, hogy az állam és a közlekedési vállalatok közötti általános *szerződéskötést* a közszolgáltatásokról az olyan kötelezettségek ellenpólusaként vezessék be, amiket a közlekedési vállalatoknak kiszabnak.
- A Bizottság a *belföldi személyközlekedés* esetében meg fogja vizsgálni, hogyan vezethetők be a *piaci erők* legjobban a közszolgáltatások területén, és megfelelő javaslatokat fog előterjeszteni

– Integráció

- A Bizottság továbbra is támogatja a specifikációk kidolgozását a hagyományos vasutak, valamint a városi vasút és villamos számára. Meg fogja vizsgálni, hogy *illeszthetők a nagysebességű vonatok műszaki harmonizálási elvének lényeges aspektusai a hagyományos vasutakhoz*.
- A Bizottság továbbra is vizsgálja, hogy milyen intézkedésekkel javítható a *megközelíthetőség az idősebb emberek és a fogyatékosok érdekében*.
- A Bizottság meg fogja vizsgálni az *interoperabilitás költséghatékony javításának potenciálját a jelentősebb nemzetközi útvonalakra*. Vizsgálni fogja a TEN céljára rendelkezésre álló pénzügyi eszközök felhasználását olyan projektek támogatására, amelyek több vasutat érintenek.
- A Bizottság az érintett nemzetközi szervezetekkel érintkezésben vizsgálni szándékozik, hogyan szüntethető meg az áruforgalomban a *hatóságok ellenőrzése és a vasúttársaságok kezelési eljárása miatti várakozási idő a határon*.
- A Bizottság 1996. végén közleményt fog nyilvánosságra hozni az *intermodalitás támogatásáról*.
- A Bizottság vizsgálni fogja, milyen infrastruktúra-javítások szükségesek az *áruforgalom fejlesztésére*, és megfelelő javaslatokat fog előterjeszteni a *TEN irányvonalának* átdolgozására.

- A Bizottság politikai eszközöket fog vizsgálni a vasútközlekedés által okozott zajterhelés csökkentésére, a zaj elleni küzdelem globális közösségi politikájának keretében.
 - A Bizottság elő fogja mozdítani a Közösség és a tagállamok különböző kutatási és fejlesztési programja közötti összhangot (szinergiát). A vonatkozó konzultációs eljárásnál a Task Force fontos szerepet fog játszani.
 - A közlekedéskutatási program keretében a javaslatok beadási követelményeiben a Bizottság fokozott támogatási prioritást biztosít azoknak a szocioökonómiai tanulmányi javaslatoknak, amelyek az egyes tagállami vasutaknak az összeurópai rendszerekhez való kapcsolódására vonatkoznak.
 - A Bizottság továbbra is előmozdít demonstrációs projekteket az elsődleges műszaki területeken, különösen támogatja a tevékenység folytatását az ERTMS témájában, valamint a rendszer valóságos körülmények között végzett tesztelését.
 - A Bizottság az illetékes nemzetközi szervezetekkel együttműködésben sürgősen vizsgálni fogja, hogyan lehet a hosszú várakozási időt a Közösségen belüli és kívüli határokon megszüntetni.
- Szociálpolitika**
- A Bizottság vizsgálni fogja, milyen módon járulhat hozzá az Európai Szociális Alapítvány a jövőben az alkalmazkodás előmozdításához az ipari szerkezetváltásnál pl. a vasúti közlekedésben.
 - A Bizottság Fehér Könyvet fog előterjeszteni az olyan szektorokról és gazdasági tevékenységekről (pl. vasúti közlekedés), amiket kivettek a munkaidő-kialakítás meghatározott aspektusairól szóló 93/104/EGK irányelv érvényességi területéről.

egy ún. „egyablakos kiszolgálást” lehetővé tevő (angolul: One-Stop-Shop = OSS) és az érintett IÜ-k által közösen alapított pályacapacitást értékesítő ügynökség révén. A traszok kiosztásánál az áruforgalom együttes elsőbbséget élvez, és az áruszállítási társaságok részére korrekt és vonzó pályahasználati (trasz) díjak mellett, attraktív (minimális határtartózkodási idők, kedvező menetrendi fekvésű és menetsebességű traszok stb.) szolgáltatást biztosítanak.

A GYÁV-konceptió főbb hasznai:

- az együttműködés az IÜ-k számára új (kooperációs) tapasztalatokat hozna, és ezáltal
- új koncepcionális kezdeményezések születnének az infrastruktúra és potenciálja tekintetében a különféle (új) szolgáltatások kialakítására és fejlesztésére, beleértve a veszélyes áruk szállítását,
- a GYÁV-hoz való szabad hozzáférés új IÜ-eket vonzana, és
- az OSS jelentősen egyszerűsítene a traszok igénylését és kiutalását, végső soron mindez
- a vasúti áruforgalom növekedéséhez vezetne a maga externális (társadalmi-környezeti) és IÜ-intern hasznával.

A lehetséges GYÁV-ok nyomvonalára (hálózatára) a Fehér

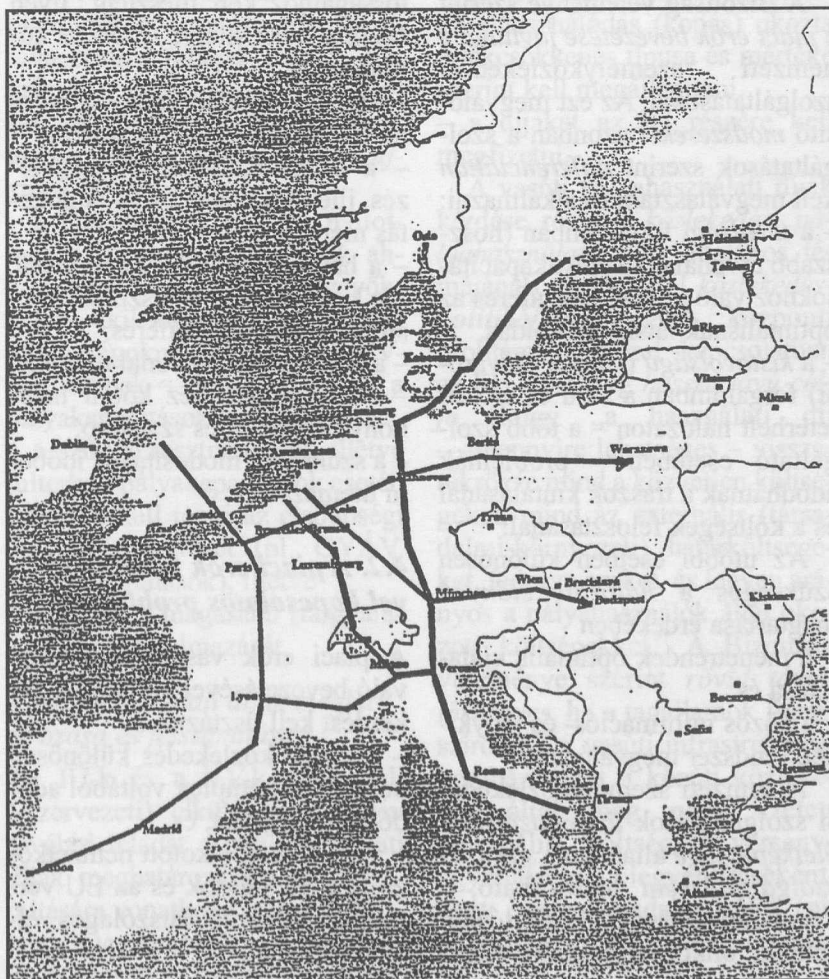
Könyv 1.ábrája (2.ábra) mutat egy lehetséges változatot.

Megjegyezzük, hogy a vasúti Fehér Könyv kiadását követően a koncepció már több GYÁV-on is

megvalósult.

A nemzeti személyközlekedés és annak kizárólagos joga

A nemzeti (belföldi) vasúti sze-



2. ábra

mélyközlekedési szolgáltatások jelenlegi *másodlagos* mobilitási szerepének, illetve a polgárok ezzel kapcsolatos elégedetlenségének oka

– egyrészt, hogy a személyközlekedési közszolgáltatások színvonalára (pontosság, megbízhatóság, kényelem stb.) általában, de különösen a vasúti személyszállításé, alacsony az egyéni motorizált közlekedéssel (EMK) szemben, – másrészt, hogy a közszolgáltatásokért és a közlekedéspolitikáért felelős közhatóságok (állam, önkormányzatok) nem határozzák meg átláthatóan a prioritásokat, és a közlekedési közszolgáltatások meghatározásának és nyújtásának felelősségét átruházzák a már meglévő monopolisztikus közszolgáltató vállalatokra (gyakran a célok tisztázása nélkül), és (szinte) nem ösztönzik a piaci erőket.

A Bizottság véleménye szerint a *piaci erők bevezetése javítaná* a nemzeti személyközlekedési szolgáltatásokat. Az ezt megvalósító *módszereket* azonban a szolgáltatások szerint *differenciáltan* kell megválasztani és alkalmazni: – a *távolsági* forgalomban (hosszabb útvonalak) a pályakapacitásokhoz való szabad hozzáférés az optimálisnak látszó megoldás, – a *kistávolságú* (városi, elővárosi) forgalomban a sűrű és erősen leterhelt hálózaton – a több szolgáltató esetében – problémák adódhatnak a traszok kiutalásánál és a költségek felosztásánál.

Az utóbbi esetben különösen szükséges a *hálózati előnyök* megtartása érdekében

– a menetrendek optimális kialakítása és
– a közös információs- és jegykiadó rendszer megvalósítása.

A nemzeti személyközlekedési szolgáltatások *üzemgazdasági életképessége* általában *csak közszolgáltatásként* biztosítható, a közszolgáltatások közhatósági (állam, önkormányzatok) ellentételezésével. A tapasztalatok szerint ugyanakkor a közlekedé-

si közszolgáltatások magasabb minőségben és alacsonyabb költségen csak az üzemgazdasági kockázat csökkentését célzó kizárólagos engedélyek (koncessziók) révén bocsáthatók rendelkezésre.

A *koncessziók* esetében a piaci erők bevezetése úgy lehetséges, hogy a koncessziókat – *nyílt – pályázati eljárás* keretében adják ki. Az ilyen *kiírásokban* viszont világosan és konkrétan kell megfogalmazni az elvárt szolgáltatás jellegét, mennyiségét és minőségét, valamint a koncesszió tartalmát, illetve a kizárólagosság mértékét, amely utóbbi nyilvánvalóan időben és térben korlátozott, és arányban kell legyen a szolgáltatások rendelkezésre állásához szükséges intézkedésekkel. A *koncessziós feltételeket* pontosan meg kell határozni, és a *körülményeket* a vasúti közlekedés sajátosságaihoz kell illeszteni. Ilyen *körülmények*, illetve *feltételek* különösen:

– a vasúti járműállomány tulajdona és rendelkezésre bocsátása,
– a közszolgáltatási ellentételezés, illetve a közhatósági támogatás mértéke,
– a hálózati előnyök fenntartása,
– a karbantartási és tisztítási létesítményekhez hozzáférés,
– a beruházási színvonal mértéke,
– a teljesítményhez kötött hatékony ösztönzés és szankció,
– a szükséges módosítások időbeni ütemezése.

4.2. A piaci erők bevezetésével kapcsolatos problémák

A piaci erők vasúti szektorban való bevezetésével különösen két kérdést kell tisztázni:

– a vasúti közlekedés különösen bonyolult, komplex voltából adódó nehézségeket, és
– a VV-k által alkotott nemzetközi csoportosulások és az EU versenyszabályozás látszólagos ellentmondását.

A vasúti közlekedés szabályozásának komplexitása

A vasúti közlekedés szabályozása a veszélyes üzemi és a kötött pályás jellegéből, a nemzeti alrendszerek technikai, szabályozási különbözőségéből stb. eredően rendkívül komplex feladat. Olyan *területeket* foglal magában, mint pl.

– a koncessziós engedély,
– a pályakapacitások kiutalása,
– a pályahasználati díjak megállapítása és beszedése,
– a biztonsági igazolás,
– az interoperabilitás,
– a kompatibilitás,
– a munkafeltételek.

Ugyanakkor ezeknek a területeknek a felelősei különbözőek, azaz a feladatmegoldás *sokszereplős* (EU, tagországok kormányai és hatóságai, nemzetközi szervezetek, járműipar, vasútvállalatok stb.).

Ennek megfelelően a szabályozásnak *hierarchikus* jellege is van (EU, tagországi, vállalati), ahol a központi elvi egységesség mellett a szubszidiaritás is érvényesül.

Ezért a szabályozást az egyes területekre irányulóan az egységes alapelvekre vonatkozóan *EU-irányelvek formájában* kell megteremteni, amit aztán a szubszidiaritás elvének megfelelően, a konkrét megoldásokra vonatkozóan a tagországok szintjén kell elvégezni.

A vasúttársaságok csoportosulásának összeegyeztetése a versenyszabályokkal

A *GYÁV-ok*, illetve az *OSS-ek* kialakítása, illetve a *91/440/EGK irányelv* 10. cikkelye szerinti pályához férési joghoz jutás érdekében létrehozott csoportosulások (a határátlépő személy- és áruszállításban, illetve a nemzetközi kombinált áruszállításban) elvileg a versenyjogi szabályozással ellentétesek, de a Bizottság a vasúttársaságok ilyen célú együttműködésére a versenyszabályok szerinti *kivételes engedélyt* adott.

4.3. A piaci erők bevezetésének feltételei

A piaci erők bevezetésének meghatározó *feltételei*:

- a hozzáférési jog biztosítása,
- a pályakapacitások meghatározása és kiutalása,
- a pályahasználati díjak meghatározása és felszámítása,
- a pályakapacitás-kiutalási eljárás függetlensége.

A hozzáférési jog

A hozzáférési jogot a 91/440/EGK irányelv 10. cikkelye szerint a következő *szolgáltatásokra*, illetve *esetekben* kell biztosítani:

- a határátlépő (*nemzetközi*) *vasúti személy- és áruszállítási szolgáltatásokra* az infrastruktúra igénybevételének és a tranzit jogát a nemzetközi csoportosulást alkotó vasútvállalatok tagállamban, valamint a tranzit jogát a többi tagállamban, azon tagállamok közötti nemzetközi szolgáltatásokra, amelyekre a csoportosulást alkotó vállalatok illetékesek,
- a határátlépő (*nemzetközi*) *vasúti-közúti kombinált áruszállítási szolgáltatásokra* az áruszállítási vasútvállalati engedéllyel rendelkező vasútvállalatok részére az infrastruktúra igénybevételének jogát valamennyi tagállamban.

A 91/440/EGK irányelv 10. cikkelye szerinti szolgáltatásokra, illetve esetekben a hozzáférési jogot azon vasútvállalatok (illetve az ilyen vasútvállalatok által képzett nemzetközi csoportosulások) kapják meg, amelyek a 95/18/EK irányelv szerinti *engedéllyel* (eurokoncesszió) (az irányelv szerinti jó hírnévre, megfelelő pénzügyi helyzetre és szakmai kompetenciára vonatkozó feltételek megléte esetén) és a 95/19/EK irányelv szerinti *biztonsági igazolással* rendelkeznek.

A pályakapacitások meghatározása és kiutalása

A vizsgálatok szerint az *infrastruktúra-költségek túl magas* volta az egyik tényezője a vasúti közlekedés alacsony versenyképességének. Az *ok* az IÜ-k monopol-

helyzete és az infrastruktúra-tulajdonosok szervezeti formája. A *megoldás* az IÜ-k megfelelő ösztönzése a hatékonyság javítására és a költségek csökkentésére.

Ugyanakkor a 91/440/EGK irányelv szerinti IÜ és VV tevékenységek számviteli (-szervezeti) elkülönítése miatt (is) világos *alapelveket* kell kialakítani a pályakapacitások meghatározására és elosztására, illetve kiutalására, továbbá a szűk keresztmetszetet jelentő pályakapacitások bővítésére. Ezek közül az EU szintjén a 95/19/EK irányelv csak az *elosztási alapelveket* rögzíti, amely szerint az elosztási eljárás igazságos és megkülönböztetésmentes alapokra kell támaszkodni, és lehetővé kell tenni — az irányelvek szerinti adott elsőbbségek és különleges jogok biztosítása mellett — az infrastruktúra hatékony felhasználását.

A *pályakapacitások kiutalása* a piaci erők bevezetése után is *adminisztratív jellegű* marad. Ezt igényli a menetrendek helytállósági és megbízhatósági követelménye. Ugyanakkor viszont *új-szerű követelmény*, hogy

- a menetrendek kellően nyitottak és rugalmasak legyenek ahhoz, hogy az új piaci résztvevőknek — akik között a nemzeti vasúttársaságoknál jóval kisebb VV-k is lesznek — lehetővé tegyék a pályakapacitásokhoz férést,
- a szűk keresztmetszetű, illetve túlterhelt pályakapacitások esetén lehetővé kell tenni az elsőbbségi elv érvényesítését (pl. GYÁV, közszolgáltatások), illetve
- ugyanitt a magasabb (tárgyalásos) díjak alkalmazását.

A pályahasználati díjak meghatározása és felszámítása

Az IÜ-k és a VV-k számviteli (-szervezeti) elkülönítése esetén további feladat a pályahasználati díjak meghatározására és felszámítására vonatkozó *irányelvek* világos meghatározása. A tapasztalatok szerint az egyes tagállamok *eltérő célok és alapelvek* szerint

alakították, alakítják ki díjrendszert, sőt vannak olyanok is, ahol díjmentes a használat. A *díjmentes használat* (illetve az ezt pótló állami költségterítés) elfedi a tényleges költségeket, és nem ösztönöz a költségcsökkentésre, míg az *eltérő* (nem harmonizált) *díjrendszerek* rontják a vasúti szektor belső piaci és versenyhelyzetét. Ezért szükséges további *harmonizált irányelvek* kialakítása és bevezetése az EU szintjén.

A pályahasználati díjak meghatározására és felszámítására a 95/19/EK irányelv tartalmaz *általános irányelveket*, eszerint:

- az azonos jellegű szolgáltatások és azonos piacok esetén nem szabad megkülönböztetést alkalmazni a díjak felszámításánál,
- a tagállamok kötelesek meghatározni a díjmegállapítás szabályait,
- a díjakat a szolgáltatás jellege és ideje, a piaci helyzet, valamint az elhasználódás (kopás) okozta értékcsökkenés típusa és mértéke szerint kell megállapítani,
- a díjakat az IÜ részére kell megfizetni.

A vasúti pályahasználati díjak kérdése része a *közlekedési pályahasználati díjak* általános témájának, ami az EU *közlekedéspolitikájának* egyik központi problémája. Ezzel kapcsolatban az EU Bizottság *hosszú távú célja*, hogy „a használati díj – amennyire lehetséges – visszatükörözze mind a közvetlen költségeket, mind az externális (társadalmi-környezeti) határköltségeket, fedezze ezeket, és legyen arányos a pályahasználók által okozott költségekkel.” A Bizottság véleménye szerint *rövid távon törvényes*, ha a tagállamok finanszírozzák a vasúti infrastruktúra-beruházásokat a közúti közlekedés által meg nem fizetett externális költségek versenyegyenlőségi kiegyenlítéseként, vagy egyéb társadalmi célok (pl. területfejlesztés) elérése érdekében.

A Bizottság az erre irányuló

harmonizációs elvek mellett, még további elvek meghatározását is tervezi, ilyenek pl.:

- a díj olyan meghatározása, amely egyrészt a versenyhelyzet-egyenlőség érdekében figyelembe veszi a közúti közlekedés kifizetetlen externális költségeit, másrészt azonban elegendő ösztönzést nyújt az infrastruktúra-költségek csökkentésére,
- a díjak felhasználásának módja (közszolgáltatóhoz kerüljön, vagy az infrastruktúra-költségek csökkentésére fordítsák),
- a határköltségeket fedező meghirdetett tarifák és a kapacitások szűk keresztmetszetét és a túlterhelést visszatükröző tárgyalásos díjak közös, összehangolt alkalmazása.

A pályakapacitás-kiutalási eljárás függetlensége

A piaci erők bevezetése feltételezi a pályakapacitásokhoz férés korrekt és megkülönböztetésmentes feltételeit, ami viszont szükségesé teszi a pályakapacitások kiutalásának egyedüli és végleges felelősségének tisztázását. Az olyan esetekben, amikor az IÜ egy olyan (vertikálisan integrált) vasúttársaság szervezeti része, amely egyben VV is, akkor nyilvánvalóan fennáll az érdekeltség miatti megkülönböztetés lehetősége (a saját VV és a többi VV között). A vertikális szervezet még független pályakapacitás-kiutalási hatóság esetén is előidézhet megkülönböztetést, annak révén, hogy nem viszi a piacra a pályakapacitását (és ezért nem is rendelkezik ehhez szükséges szervezeti struktúrával). A Bizottság megvizsgálja ezen problémák megoldásának lehetőségeit, és *harmonizált irányelvek* kiadását tervezi.

A piaci erők bevezetési *stratégiájának* előzőekben részletezett *alapelemeit* az 5.táblázat foglalja rendszerbe.

5. A közszolgáltatási kötelezettségek szerződéses rendszere kialakítási stratégiájának alap-

elemei

A *közszolgáltatások* az EU gazdasági-társadalmi rendjének központi eleme. A *Római Szerződés* idevonatkozó rendelkezése szerint (77. cikkely) a(z euro) polgárok számára fenntartható és kiváló minőségű mobilitást kell felkínálni a fenntartható fejlődés, a szociális összetartozás és a területi kiegyensúlyozottság megteremtéséhez. Ennek érdekében minden tagállam illetékes hatósága *beavatkozhat* a saját piacán (pl. díjszabási szabályozással vagy a rendszeres és teljes körű vasúti szolgáltatás szavatolásával).

A Bizottság magas jelentőséget tulajdonít a vasúti személyközlekedési közszolgáltatásoknak a használók érdekében és más közösségi célok elérésében.

A *közszolgáltatási állami támogatások fejében* azonban jobb és hatékonyabb szolgáltatások várhatók el. Ugyanakkor azonban növelni kell az átláthatóságot az állam és a közlekedési vállalatok közötti pénzügyi kapcsolatokban, és be kell vezetni a piacgazdasági elemeket a közszolgáltatások javításának ösztönzésére.

A tagországok közötti történelmi, jogi és kulturális különbségek miatt a vasúti személyközlekedési közszolgáltatások tartalma, mértéke és szervezése tekintetében érvényesíteni kell a szubsidiaritás elvét.

A *vasúti közlekedési közszolgáltatási kötelezettségek* általános alapelveit a 69/1191/EGK *rendelet* szabályozza. Eszerint a tagállamok előírhatnak közszolgáltatási kötelezettséget, amennyiben az így keletkező többletterheket kiegyenlítik az érintett közlekedési vállalatok részére, és azokkal közszolgáltatási szerződést kötnek.

A Bizottság véleménye szerint a *meglévő szervezeti forma* nem átlátható és nem hatékony (amely utóbbi feltétele a kiváló minőségű és gazdaságos közszolgáltatásnak). A *megoldás egyik lehetsé-*

ge egy olyan *általános közszolgáltatási szerződéskötési kötelezettség* bevezetése,

– amely a közlekedési közszolgáltatások minden esetére kiterjed (jelenleg ez a kistávolságú szolgáltatásokra nem általánosan kötelező), és

– melyben pontosan meghatározzák a szolgáltatást (különösen a minőség, az állandóság, a rendszeresség, a teljesítmények, a hozzáférhetőség és a díjszabás tekintetében), valamint az ezért járó állami ellentételezést, továbbá – a szerződés időtartamát.

A megoldás egy *másik lehetősége* a *piaci erők bevezetése* a belföldi személyközlekedési közszolgáltatások nyújtása terén pl. a nyilvános pályázati kötelezettség előírása révén, ugyanis verseny nélkül nem állapítható meg az állami ellentételezés „piaci ára”.

A közszolgáltatási kötelezettségek szerződéses rendszerének kialakítását célzó *stratégia* előzőekben részletezett *alapelemeit* a 6.táblázat foglalja rendszerbe.

6. A nemzeti vasúttrendszerek integrációs stratégiájának alapelemei

A nemzeti vasúttrendszerek történelmileg *elszigetelten* alakultak ki, általában a hazai gyártóiparra, és technikai megoldásokra orientáltan, így a műszaki-üzemeltetési normákat és szabályokat is *nemzeti szinten* hozták meg. Ennek több *következménye* is van, amelyek főként

- az interoperabilitás hiányában,
- az infrastruktúra(hálózatok) hiányos összekapcsolásában, szűk kapacitású szakaszaiban és nem megfelelő minőségében,
- a biztonsági és
- a zajterhelés-csökkentési, valamint
- a kutatási tevékenységek összehangolatlanságában nyilvánulnak meg.

Interoperabilitás

A nemzeti vasúttrendszerek elszí-

getelt fejlődése következtében az EU jelenlegi vasúti infrastruktúrája-járműállománya-üzemtechnológiája *nem interoperabilis* (azaz az egyes nemzeti VV-k, illetve IÜ-k infrastruktúrája, járműállománya (ezek műszaki normaelőírásai) vagy/és üzemeltetési szabályai és eljárásai olyan mértékben eltérőek, hogy nehezítik (késleltetik) vagy megakadályozzák bármely VV vonatjának, bármely IÜ infrastruktúráján való közlekedtetését).

Az interoperabilitás hiánya

- rontja a vasutak teljesítőképességét és
- versenyképességét, valamint
- fenntartja a beszállító ipar,
- a kutatás, valamint a
- vasútipar szétföredezettségét, és ezáltal
- növeli a költségeket.

Az interoperabilitást elősegíti a 96/38/EGK irányelv (a megrendelések kiadásának egységesítése a víz-, energia- és közlekedésselátás területén, valamint a telekommunikációs szektorban) egységes szabályozása a nyilvános pályázatokra és a beszállítók megkülönböztetésének tilalmára vonatkozóan, összhangban a Római Szerződés 86. cikkelyével.

A nagysebességű transzeurópai vasúttrendszerek interoperabilitásának kialakítására a 96/48/EK irányelv tartalmaz szabályozást, amely rögzíti az eljárást a műszaki specifikációk meghatározására, azaz a (műszaki) szabványosításra.

A Bizottság tervezi az irányelv adaptálását a *hagyományos transzeurópai vasúttrendszerek* esetében is.

Infrastruktúra

A cél a tagállamok közlekedési infrastruktúrájának *transzeurópai hálózattá* (TEN) történő összekapcsolása mind a személyközlekedés, mind az áruszállítás vonatkozásában. Ehhez megfelelő kapacitású és minőségű infrastruktúrahálózatra van szükség.

A(z áru)forgalom fejlesztése

érdekében a vasutaknak

- forgalomkoncentrációra (pl. áruforgalmi centrumok) és
- intermodalitásra (mind a személy-, mind az áruforgalom területén), valamint
- a szűk keresztmetszetek feloldására, továbbá
- a vonatmenedzsment javítására,
- az egységes forgalomirányítási rendszer kiépítésére és
- az úrszelvények egységesítésére, illetve növelésére kell törekedni.

Biztonság

A Bizottság által elvégzett vizsgálat szerint a vasúti szektorban a biztonsági előírások indokolatlanul sokkal *szigorúbbak* a közútiaknál, ami rontja a vasutak versenyképességét. A biztonsági követelmények tagországonként is *eltérőek*.

A Bizottság a biztonsági követelményekre *közös és egységes eljárás* kialakítását tervezi.

Zajterhelés

A tagországok elszigetelt intézkedései helyett ezen a területen is *közös kezdeményezésekre* van szükség, amelyek lehetnek:

- gazdasági intézkedések (zajszint szerinti infrastruktúra-használati díjak),
- környezeti előírások a zajszint-határértékekre,
- közös egyezmények a vasutak között a zajcsökkentés céljából,
- intézkedések a járműállomány zajszintorientált karbantartására.

A Bizottság tervezi a jövőbeni *zajvédelmi politikájának* megjelentetését Zöld Könyvként.

Kutatás

A vasútipar versenyképessége szempontjából döntő jelentőségű az *innovációs stratégia*, főként az üzemeltetési költségek csökkentése, a szolgáltatás minőségének, megbízhatóságának és rugalmasságának javítása révén.

Az EU (4.) kutatási-fejlesztési keretprogramja teremt megfelelő *keretet* az innovációs stratégiához

mind az általános, mind a szektorsajátos technológiák esetében (telematikai alkalmazások, közlekedési kutatások). A főbb *projektek*:

- a vasúti hálózatok összekapcsolása,
- a vasúttrendszer interoperabilitásának megteremtése,
- az ERTMS európai vasúti harmonizált forgalomirányítási rendszer kialakítása,
- társadalomgazdasági kutatások (szolgáltatási minőség és hatékonyság javítása, biztonság-növelés, fenntartható mobilitás).

A Bizottság további kezdeményezése a *Task Force rendszer*, amelynek egyik csomagja „A jövő vonat- és vasúttrendszere” (ezen belüli területek: nagysebességű közlekedés, városi közlekedés, forgalommenedzsment, áruszállítás, vasúti járműgyártás).

A nemzeti vasúttrendszerek integrációs *stratégiájának* előzőekben részletezett *alapelemeit* a 7. táblázat foglalja rendszerbe.

7. A vasúttársasági szociális stratégia alapelemei

A vasutak átalakítása *szociális következményekkel* — elsősorban a vasúti munkahelyek megszűnésével — járhat. Az EU-ban a vasútszektorban a munkahelyek száma 10 év alatt egyharmadával csökkent.

A pályához férés szabadsága, a piaci erők bevezetése valószínűleg valóban együtt jár a humán erőforrás-takarékossággal is.

Ezzel szemben:

- a vasúti munkahelyek leépítése időben jóval megelőzte a pályához férés korlátozott szabadságának 91/440/EGK irányelv általi deklarációját (az állami támogatások leépítése, a vasúti teljesítmények csökkenése, a közúti közlekedés általi versenynyomás stb. miatt), és
- ez a folyamat automatikusan folytatódik a jövőben is,
- a műszaki-technológiai innováció munkaerő-csökkentő hatása a

vasútiparban is érvényesül,
– a költségvetési korlátozások a közös piac kiépülésével fokozódnak.

Ezek figyelembevételével a *munkahelyek csökkenési trendje* csak a vasútipar teljesítőképességének érzékelhető javítása révén *törhető meg* hosszú távon, éppen az előzőekben részletezett stratégiák megvalósításával. Ennek révén

– egyrészt a megmaradó munkahelyek biztossá és fenntarthatóvá válnak az ágazat egészségessé válása következtében,
– másrészt az új piacok feltárása és kiszolgálása új munkahelyeket teremt.

A vasutak *versenyképessége* érdekében – a globális ipari és kereskedelmi társaságokhoz hasonlóan

– le kell építeni a még meglévő munkaerő-felesleget,

– a folyamatokat újra kell szervezni az ügyfél-orientáció és a munkaerő-termelékenység növekedése céljából,

– a szervezetet újra kell szervezni a hatáskörök átruházása és a rugalmas szervezet kialakítása érdekében.

Az elfogadható szociális feltételek érdekében a Bizottság – a tagállamok felelősségi körében – a következőket tervezi:

– újszerű feladatok, munkakörök bevezetése (vevőszolgálat, biztonság, utazási tájékoztatás, utasgondozás stb.),

– munkaerő-átképzés,

– a munkaidő-, biztonság- és munkavédelmi megállapodások felülvizsgálata (93/104/EGK) irányelv).

A vasúttársasági szociális *stratégia* előzőekben részletezett *alapelemeit* a 8. táblázat foglalja rendszerbe.

8. Összefoglalás, kitekintés

A magyar vasutaknak — az EUsatlakozástól függetlenül is, de annak keretében bizonyosan — feltétlenül ki kell dolgozniuk a

revitalizációs stratégiájukat. Ezt célszerű a *fejlett európai vasutak idevágó stratégiájához* illeszteni.

A *nemzeti revitalizációs stratégia általános kulcsterületei:*

– a pénzügyi (gazdasági) és irányítási újrastrukturálás,

– a piaci erők bevezetése,

– a közszolgáltatási kötelezettségek szerződéses szabályozása,

– a szociálpolitika.

A nemzeti stratégiai kulcsterületek mellett, illetve azokon felül EU-, illetve *összeurópai feladat:*

– a nemzeti vasútrendszerek EU, illetve összeurópai szintű integrációja.

Ezeket a kulcsterületeket figyelembe véve az EU Bizottság a *Közösség vasútvállalatainak revitalizációjára* stratégiai keretet, *keretstratégiát* dolgozott ki, amely jól adaptálható a hazai vasutak revitalizációs és EU- integrációs stratégiájának kidolgozásához is.

Az EU Bizottság vasúti Fehér Könyvben közzétett vasútrevitalizációs stratégiát azonban a *KKE-országok tekintetében* még egy további *nemzeti stratégiai kulcsterülettel* kell kiegészíteni (ami az EU társult, illetve tagjelölt országok tekintetében összeurópai, illetve EU integrációs érdek és stratégiai kulcsterület is), és ez:
– a nemzeti vasútrendszerek műszaki szanálása (a pénzügyi szanálás mellett, illetve azon felül), rehabilitációja az infrastruktúra- és a járműállomány tekintetében.

A vasúti Fehér Könyv *közzététele óta* természetesen a Bizottság megkezdte az abban felsorolt tervezett intézkedéseinek megvalósítását. *Többek között:*

– elemezte és értékelt a 91/440/EGK, valamint a 95/18/EK és a 95/19/EK irányelvben foglaltak tagországi megvalósítását, és az értékelés alapján – módosított, illetve új, bővített és részletezettebb irányelv-javaslatokat dolgozott ki ezekre,

– kidolgozta és közzétette az igazságos infrastruktúra-használati díjakra vonatkozó Fehér

Könyvét,

– kidolgozta az interoperábilis hagyományos transzeurópai vasútrendszer kialakítására vonatkozó irányelv-javaslatot, valamint

– közleményt adott ki a transzeurópai gyorsforgalmi áruszállítási vasútvonalak koncepciójáról,

– beindította a TINA-kezdemenyvezést a páneurópai közlekedési folyosókra vonatkozóan, és

– megvizsgáltatta a GYÁV-konceptió kiterjesztését a KKE-országok tekintetében,

– elemezte a vasúti transzdíj-rendszerek alkalmazásának jelenlegi helyzetét, és harmonizációs irányelveket dolgoztatott ki.

Természetesen ezek a vasúti Fehér Könyvben felvázolt vasútrevitalizációs stratégia *további fejlesztését, konkretizálását és részletezését* jelentik, ezért ezeket is figyelembe kell venni a hazai vasutak revitalizációs stratégiájának kidolgozása során.

A jelen cikk — a hazai vasutak revitalizációs stratégiája kidolgozásának *első lépcsőjeként* — csak a rendelkezésre álló, az EU Bizottság által kifejezetten az európai integrációs célokra kidolgozott „keretmodellek” *döntés-előkészítési célú feltárását, elemzését és tömörítését* tűzte ki célul. Természetesen a felvázolt keretmodell, illetve stratégiai logikai keret elfogadása esetén *további feladat* a keret feltöltése a hazai makrogazdasági és közlekedési, illetve vasúti adatokkal, helyzetképpel, erős- és gyengepontokkal, esély- és veszélyforrásokkal, valamint csatlakozási pontokkal, majd ezután kerülhet sor a stratégiai célok és kulcsterületek meghatározására és a kulcsterületi stratégiák kidolgozására.

Meggyőződésem, hogy az előbbiekben felvázolt logikai keretben megtervezett és irányított hazai vasúti revitalizációs stratégia alkalmas és méltó lesz arra, hogy *Magyarország nemzeti integrációs programjába* beilleszt-

hető legyen, és olyan *vasúttársasági, hazai vasút- és közlekedéspolitikai, valamint társadalom-, környezet és gazdaságpolitikai, továbbá európai legitimitáshoz* segítse a hazai vasúttársaságokat, és rajtuk keresztül a teljes vasúti közlekedést, amely *legitimálja* a stratégia megvalósításához szükséges erkölcsi és anyagi támogatást és forrásokat, a magyar Kormány, az Országgyűlés, az EU Bizottság, valamint a hazai és az európai közvélemény részéről.

IRODALOM

1. Közép- és Kelet-Európa társult országainak felkészülése az Európai Unió egységes belső piacába történő integrációra. Fehér Könyv. Brüsszel, 1995. V. 3. COM (95) 163. (ún. előcsatlakozási, illetve belső piaci Fehér Könyv)
2. EU Bizottság Fehér Könyve: A közösségi vasutak revitalizációs stratégiája, Brüsszel, 1996. 07. 30. (ún. vasúti Fehér Könyv)
3. EU Bizottság Zöld Könyve: A Polgári Hálózat – A tömegközlekedési személyszállítás lehetőségeinek megvalósítása Európában. Brüsszel, 1995. 11. 29. (ún. polgári közlekedési Zöld Könyv)
4. UIC RAIL Plan (UIC Vasútterv). UIC. Paris, October, 1997

5. A Tanács 1991. július 29-i, a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK irányelve
6. Az EU Tanács 1995. június 19-i, 95/18/EK számú irányelve a vasútállalatok számára adott engedélyről
7. Az EU Tanács 1995. június 19-i 95/19/EK irányelve a vasúti infrastruktúra-kapacitások elosztásáról és az infrastruktúradíjak felszámításáról
8. EU Bizottság Zöld Könyve: Tisztességes és hatékony árak a közlekedésben. 1995. 12. 20.
9. Dr. Rixer Attila: A stratégiai tervezési és vezetési folyamatmodellek összehasonlító elemzése. I. és II. rész. Közlekedéstudományi Szemle. 1997/12. és 1998/1. szám.
10. Extension of TERFFs to CEECs. Background Information. TERFFs Workshop, Phare. Ove Arup & Partners
11. Examination of the Implementation and Impact of Directive 91/440/EEC on the Development of the Community's Railways. Final Report. Prognos AG. May 1998
12. UIC – „Le Péage” – Phase 2. Schlußbericht Teil 1. April 1998. UIC
13. Geänderter Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/440/EEG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft. KOM (1999) 616 endgültig. Vol. I. 1998/0265 (COD) Brüssel, den 25. 11. 1999.
14. Geänderter Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen. KOM (1999) 616

- endgültig. Vol. II. 1998/0266 (COD) Brüssel, den 25. 11. 1999.
15. Geänderter Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG über die Zuweisung von Wegeentgelten im Eisenbahnverkehr und die Sicherheitsbescheinigung. KOM (1999) 616 endgültig. Vol. III. 1998/0267 (COD) Brüssel, den 25. 11. 1999.
 16. Trans European Rail Freight Freeways. Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. COM (97) 242 final. Brussels, 29. 05. 1997
 17. A Tanács 1996. július 23-i 96/48/EK irányelve a tranzeurópai nagysebességű vasútrendszer interoperabilitásáról
 18. Integration Konventioneller Bahnsysteme. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Konventionellen tranzeuropäischen Eisenbahnsystems. Mitteilung der Kommission. COM (1999) 617 endgültig, 1999/0252 (COD) Brussels, 25. 11. 1999
 19. Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über die Umsetzung und die Auswirkungen der Richtlinie 96/48 über die Interoperabilität des Tranzeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems. Europäische Kommission. 11. 6. 1999
 20. Az EU Bizottság Fehér Könyve: Igazságos infrastruktúra-használati díjak. COM (1998) 466 final, 1998. 07. 22.

Résumé

István Antal- Zsolt Antoni: Le rôle des véhicules étrangers dans le développement de la sécurité de nos rouets.....441

Les auteurs ont fait une révision, comment la proportion des accidents causés par des véhicules étrangers se développe par rapport au nombre des tous les accidents. Ils présentent les résultats de cette analyse. Ils analysent aussi, qui sont les routes, sur lesquelles les accidents se passent plus fréquemment et quelles sont les causes de ces accidents. Sur la base de leur analyse ils font la proposition pour l'élimination ou la réduction de ces causes.

László Köller: La révision de la route Cracovie-Kassa-Miskolc-Nagyvárad dans le trafic ferroviaire .448
L'auteur présente les idées pour le développement du IX. corridor ferroviaire, qui se passe à travers de la Slovaquie, Hongrie et Roumanie.

Information sur les tâches et les résultats actuels de la MÁV S.A.455

Annexe de l'Union Européenne

Dr Attila Rixer : Les éléments de la vision de l'avenir et de la stratégie de la conception du transport ferroviaire national (II. partie).....460

L'auteur présente dans cette partie de l'article le cadre logique, les éléments de base et les principes fondamentaux de la stratégie de revitalisation des chemins de fer hongrois conformément aux prescriptions de l'Union Européenne

Summary

István Antal- Zsolt Antoni: The role of the foreign vehicles in the development of the transport safety on our public roads441

The authors performed an investigation, how is the proportion of the accidents caused by foreign vehicles in relation to the total number of accidents. The results of this investigation are shown in the article. They analyse also, which are the roads, where accidents occur frequently and which are the causes of those accidents. On the basis of their analysis they make recommendations for the elimination or the reduction of those causes.

László Köller: The investigation of the railway route Krakow-Kassa-Miskolc-Nagyvárad448
The author presents the concepts for the development of. the IX. railway corridor through the Slovak Republic, Hungary, Rumania.

Information about the current tasks and results of the MÁV Rt.....455

EU-Annex

Dr. Attila Rixer: The future vision and strategic elements of the concept for the domestic railway transport (Part II.).....460

The author presents the EU-conform logical frame of the revitalisation strategy, basic principles and elements for the Hungarian State Railways MÁV in this part of the article.

Zusammenfassung

Antal, István – Antoni, Zsolt: Die Rolle der ausländischen Fahrzeuge in der Gestaltung der Verkehrssicherheit unserer öffentlichen Straßen441

Die Autoren haben Untersuchung vorgenommen, wie sich der Anteil der durch die ausländischen Fahrzeuge verursachten Unfälle im Verhältnis zu den Gesamtzahl der Unfälle ergibt. Im Artikel werden die Ergebnisse der Untersuchung vorgestellt. Es wird auch analysiert, welche waren die Straßen, wo Unfälle häufiger vorkommen und auf welche Ursachen diese zurückzuführen sind. Auf Grund deren Analyse werden Vorschläge gemacht, auf welche Art und Weise diese Ursachen beseitigt bzw. vermindert werden könnten.

Köller, László: Prüfung der Fahrtroute Krakau – Kaschau – Miskolc – Großwardein – im Eisenbahnverkehr.....448

Der Autor beschreibt die Vorstellungen der Eisenbahnentwicklungen des über Polen, Slowakei, Ungarn und Rumänien durchgehenden paneuropäischen Korridors IX

Information über die aktuellen Aufgaben, Ergebnisse der Ungarischen Eisenbahnen AG.....455

EU-Beilage

Dr. Rixer, Attila: Die europäischen Zukunftsbilder- und Strategieelemente der einheimischen Verkehrskonzeption der Eisenbahnen (Teil II)460

Der Autor gibt in diesem Teil der im Titel erwähnten Artikelserie den EU-konformen logischen Rahmen, die Grundelemente und die Grundsätze der Strategie der Revitalisation der ungarischen Eisenbahnen bekannt.

Hirdessen a Közlekedéstudományi Szemlében

Hirdetésfelvétellel kapcsolatos felvilágosítást ad:

Dr. Ivány Árpád főszerkesztő, telefon: 212-5077

A hirdetés lehet ábra, fénykép, táblázat vagy szöveg.

Anyagleadás minden hó utolsó napjáig a Közlekedéstudományi Egyesületnél (1055. Budapest, V., Kossuth Lajos tér 6-8. IV. 418. szoba, Kun Györgyné) személyesen, vagy postán elküldve, illetve faxon feladva a 353-0562 számon.

Hirdetési tarifáink:

– belső 1 oldal (165 x 246 mm)	80 000 Ft
– belső 1/2 oldal (165 x 123 mm)	50 000 Ft
– borító III. oldal	90 000 Ft
– borító III. oldal (3 színben)	120 000 Ft

Az árak az ÁFA összegét nem tartalmazzák.

A hirdetési díjat a Közlekedéstudományi Egyesületnek az ABN-AMRO Bank Rt.-nél vezetett (1051. Budapest, V., Arany János u. 8-10.) 10200940-21511392-00000000 számú számlájára kell átutalni „Közlekedéstudományi Szemle” megjelöléssel.

A lemezen leadott hirdetés méretei:

- tükörméret: 165 x 246 mm
- nyersméret: 205 x 297 mm
- rácssűrűség: 48

A Közlekedéstudományi Szemle havonta jelenik meg A/4 formában, legkésőbb a tárgy hó 20-ig. A folyóirat eljut az ország sok, sok vállalatához, intézményéhez, önkormányzatához, az egyetemekhez, a tudományos szervezetekhez stb.

A folyóirat kiadója a Közlekedési Dokumentációs Kft.

1074. Budapest, Csengery u. 15.

Igazgató: Nagy Zoltán; Telefon: (1) 322-2240

A hirdetés megjelentetésével kapcsolatos komplikáltabb esetekben felvilágosítást ad ifj. Nagy Zoltán, telefon: (1) 478-0305, E-mail: ifjnagy@elender.hu



Nekünk minden utas fontos...



A Volánbusz Közlekedési Részvénytársaság Magyarország legnagyobb közúti személyszállítója. Távolsági járatai az ország 17 megyéjébe közlekednek, s ezzel több mint 100 vidéki várost, települést kötnek össze a fővárossal.

Az autóbussz-utazás nem drágább a vonatnál, sőt néhány útvonalon a társaság üzletpolitikai megfontolásból utasainak jelentős árkedvezményt ad.

A Volánbusz nem csekély erőfeszítésének eredményeként már belföldön is közlekednek környezetkímélő, korszerű, kényelmes és tetszetős emelt szintű autóbusszok, amelyekkel valóban élmény az utazás.

Az ország keleti felébe induló járatokra a Népstadion autóbussz-állomáson lehet már hetekkel korábban és díjtalan ülőhely foglalással menetjegyet váltani.

A Volánbusz nemzetközi járatai egész éven át közel 30 nagyvárost érintenek Nyugat-Európában. Menetrend szerinti autóbussz-járatok közlekednek valamennyi szomszédos országba. Kicsit távolabbra, Lengyelországba, a Csehországba, Törökországba. A nemzetközi járatokról telefoninformációt az Erzsébet éri autóbussz-állomáson a 317-2562-es és a Népstadion autóbusszállomáson 252-1896-os telefonszámon lehet kérni.



Tájékoztatjuk kedves megrendelőinket és utasainkat, hogy az újonnan megalapított SOMLÓ VOLÁN Rt. továbbra is (a már Önök előtt is jól ismert) "VOLÁN" cégcsoportra jellemző személyszállítási feladatokat látja el:

AUTÓBUSZKÖZLEKEDÉS:

- helyi menetrendszerinti személyszállítás,
- helyközi menetrendszerinti személyszállítás
- szerződéses járatok megrendelésre
- bérautóbusz szolgáltatás
- belföldi és nemzetközi különjárat megrendelésre

MŰSZAKI TEVÉKENYSÉG:

Zárt technológiás karbantartási és vizsgáztatási rendszer:

IKARUSZ autóbuszok

IFA, SKODA, STAR, RÁBA és más típusú tehergépjárművek, pótkocsik, valamint egyes típusú személygépkocsik

Diagnosztikai vizsgálatok:

fékhatásmérés, személy és haszongépjárműveken, fényszóró ellenőrzés, üzemanyagfogyasztás mérés

Környezetvédelmi vizsgálatok:

Diesel és benzines gépjárműveken egyaránt

Futójavítás:

bármilyen gépjárműnél

MEGRENDELÉS FELVÉTEL:

Központ:

Ajka, Hársfa u. 7. Telefon: 88/312-377

Fax: 88/312-237

Ajka: Autóbusz: 88/311-208

Javítás: 88/312-377

Sümege: Autóbusz: 87/352-600

Javítás: 87/352-133

Tapolca: Autóbusz: 87/321-255

Javítás: 87/321-254

**A SOMLÓ VOLÁN RT. VÁRJA KEDVES UTASAIT,
MEGRENDELŐIT.**

*Kellemes
Karácsonyi Ünnepeket
és Boldog Új Esztendőt
Kívánunk!*

Szerkesztőbizottság



TELEPHELYEK:

VESZPRÉM, PÁPAI U. 30.

TELEFON: (88) 429-233

BALATONFÜRED, BAJCSY-ZS. U. 53.

TELEFON: (87) 342-255

VEGYE IGÉNYBE SZOLGÁLTATÁSAINKAT

- ☛ **Személyszállítás**
- ☛ **Különjáratok bel- és külföldre**
- ☛ **Haszongépjármű, személygépkocsi javítás, diagnosztika**
- ☛ **Környezetvédelmi felülvizsgálat**
- ☛ **Zárt technológiás karbantartás**
- ☛ **Akkumulátor, gumiabroncs, gázolaj értékesítés**
- ☛ **Gépjárműmentés**

Felhívás a KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE jövő évi előfizetésére

Kérjük lapunkat a **2001** évre előfizetni az elmúlt évek gyakorlatának megfelelő módon, vagy az alábbi két megrendelőlap egyikével a Magyar Postához, vagy a Közlekedési Dokumentációs Kft.-hez való megküldésével

A kiválasztott megrendelőlapot kérjük kivágni és borítékban a következő címek egyikére elküldeni legkésőbb **2000** december 10-ig:

Közlekedési Dokumentációs Kft.
Budapest, 1400 Pf. 87.

HELIR Hírlapelőfizetési iroda
Budapest 1900

Egyes szám ára: **180,-Ft**, éves előfizetési díj: **2160,-Ft**.

Megrendelését előre is köszönjük.

Szerkesztőbizottság

Megrendelőlap

Megrendeljük a **Közlekedéstudományi Szemle** című folyóiratot a**2001**évre

..... példányban, az alábbi címre:

Megrendelő neve:

címe:

irányítószáma:

Telefon/fax:

A **2001.** évi előfizetési díjat,, -Ft-ot a részünkre küldendő postautalványon a: **Közlekedési Dokumentációs Kft.**

10200940-21511392-00000000 számlájára
2000. december 15-ig befizetjük vagy átutaljuk.

Kelt: év hó nap

.....
megrendelő aláírása

Megrendelőlap

Megrendeljük a **Közlekedéstudományi Szemle** című folyóiratot a **2001** évre

..... példányban, az alábbi címre:

Megrendelő neve:

címe:

irányítószáma:

Telefon/fax:

A **2001.** évi előfizetési díjat,, -Ft-ot a részünkre küldendő postautalványon a: Magyar Posta Rt. **HJ HELIR 11991102-02102799** pénzforgalmi jelzőszámra **2000.** december 15-ig befizetjük vagy átutaljuk.

Kelt: év hó nap

.....
megrendelő aláírása



A MÁV Rt. az átfogó reform jegyében olyan vasút megteremtésén munkálkodik, amit a polgár, a kormány és a vasutas egyaránt magáénak vall. A vállalati filozófiához egyre átláthatóbb és hatékonyabb gazdálkodó szervezet társul.

- A MÁV biztonságos és folyamatosan bővülő szolgáltatásokkal kíván megfelelni az utasok, a fuvarozók igényeinek.
- A MÁV korszerűsíti járműparkját, pályahálózatát, Magyarország legnagyobb informatikai programját hajtja végre.
- A MÁV az Európai Unióhoz való csatlakozás jegyében versenyképes, vállalkozó, kereskedő vasutat hoz létre.

Mindez a minőségi munkát végző vasutasokkal, egyértelmű kormányzati támogatással és a nemzetközi kapcsolatok fejlesztésével érhető el.



A MÁV Rt. teljesítményei	1998. tény	1999. terv	1999. tény	2000. terv
Utasfő (millió)	155,2	156,2	155,0	152,6
Utaskm (millió)	8787,7	8878,0	9418,0	9207,0
Árutonna (millió)	47,5	47,8	43,6	44,7
Árutonnakm (millió)	7852	7863	7444	7560
Átlagos állományi létszám (fő)	57252	56572	56037	55555

Kell a vasút Európában!